Основан в 1998 году

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

Электронный бюллетень "ТРАНСПОРТ-news"

4 ноября 2015 г. № 11/1 (884)

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ ТРАНСПОРТА.....3

Автотранспорт и дороги.....3
Авиация.....9
Водный транспорт.....16
Железнодорожный транспорт.....24

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА...29

Международное сотрудничество.....33
Официальная часть.....38
Государственное регулирование.....58
Отраслевое регулирование.....64

- Автомобильный транспорт.....65
- Авиационный транспорт.....65
- Водный транспорт.....66
- Железнодорожный транспорт.....67

ТАМОЖНЯ.....75

ТОПЛИВО.....79

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" –– специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции. Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.

© ТРАНСПОРТ, 2015 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 7-385-385, 7-288-288

info@transport-journal.com
www.transport-journal.com

Журнал официально аккредитован при:

При поддержке:

МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДЕССЕ

31.05 – 03.06.2016

Контакты для регистрации:

Тел.: +380 48 7 385 385; факс: +380 48 7 385 375; E-mail: transportweek@plaske.ua

Официальные партнеры

PLASKE ПЛАСКЕ
Энергия движения

ЦЕНТР ТЕХНОЛОГИЙ

При поддержке:

FIATA

UZT

ICC UKRAINE INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE
The world business organization

Я Одессу

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

В Украине стартует международный проект по контролю расходов Укравтодора

Мининфраструктуры, Укравтодор и международная инициатива по обеспечению прозрачности в строительной отрасли CoST 20.10.2015 г. подписали трехсторонний меморандум о работе CoST в Украине, написал на своей странице в *Facebook* министр инфраструктуры А. Пивоварский. "Информация о деятельности Укравтодора и о его расходах будет открытой, как никогда. Сегодня Мининфраструктуры и Укравтодор подписали меморандум с программой CoST, которую используют в 15 странах мира для улучшения прозрачности данных", — написал министр.

По его словам, международные доноры предоставили грант в размере почти $125 тыс. для внедрения проекта в Украине. Средства будут расходоваться в течение 18 месяцев, а первые результаты работы будут представлены общественности уже в феврале 2016 г.

"Теперь офис "CoST Украина" вместе с Transparency International, Всемирным банком (ВБ) и представителями общественности смогут контролировать расходы Укравтодора, анализировать их эффективность и предоставлять гражданам Украины исчерпывающую информацию. Продолжаем открывать данные и становиться более публичными", — добавил А. Пивоварский.

Справка. *Пилотными проектами для тестирования стандартов CoST выбрано 4 проекта в дорожном секторе: выполнение работ на дороге Н-01 Киев—Знаменка, проект реконструкции дороги М-03 Киев—Харьков—Должанский на участке Лубны—Полтава, проект "Дороги Карпатского края", а также выполнение ремонтных работ на дорогах общего пользования в 2015 г.*

В первую очередь обнародованию подлежат следующие параметры проектов: стоимость заключенных контрактов, участники и победители тендеров, индикаторы изменений к контрактам подряда, изменения стоимости контрактов и причины этих изменений. Проект будет реализован независимой Консультативно-наблюдательной группой, которая состоит из представителей правительства, частного сектора и общественных организаций.

К ТЕМЕ:

Более 50 тыс. км дорог останутся в ведении Укравтодора и после реформы

Более 50 тыс. км дорог даже после реформирования Укравтодора все равно останутся в его ведении, сообщил в эфире *Голос Столицы* экс-замминистра инфраструктуры А. Кава.

"Пытаются передать выполнение этих работ на местные власти, но что касается финансирования, то в любом случае деньги будут проходить через государственный бюджет", — отметил А. Кава.

По словам экс-замминистра инфраструктуры, "из 17 млрд км, соединяющих населенные пункты, у нас 51 тыс. км — это дороги государственного значения, которые после реформы в любом случае останутся в ведении Укравтодора", сообщает *УНН.*

Справка. *20.10.2015 г. в Украине раскрыли информацию о ремонте дорог. Это предусмотрено трехсторонним меморандумом о начале инициативы CoST, который подписали министр инфраструктуры А. Пивоварский, директор международной инициативы по обеспечению прозрачности в строительной отрасли П. Мэтьюз и председатель Укравтодора А. Батищев.*

КМУ выделит средства на трассу Николаев—Днепропетровск

КМУ намерен выделить 52 млн грн. на ремонт части автодороги Н-11 Николаев—Кривой Рог—Днепропетровск, сообщила пресс-служба Николаевской ОГА.

Руководитель области В. Мериков сообщил, что обратился к Президенту Украины П. Порошенко, проинформировав его о состоянии дорог в регионе.

"Президент поддержал нас, и КМУ будут выделены 52 млн грн. на ремонт дороги в этом направлении", — заявил он.

По словам главы ОГА, будет создана рабочая группа по контролю распределения средств на ремонт трассы в направлении от Нового Буга на Казанку (в сторону Кривого Рога).

Справка. *Автодорога национального значения Н-11 соединяет Днепропетровск и Николаев, проходя через населенные пункты Софиевка, Кривой Рог, Казанка, Новый Буг и Баштанка. Ее общая протяженность составляет 239,6 км. По данным СМИ, сегодня отрезок дороги Кривой Рог—Николаев непригоден для эксплуатации в связи с разрушением дорожного покрытия.*

Китай интересуется инвестированием в дороги Киева

Китай интересуется возможностью инвестирования в метро, дороги и социальную инфраструктуру столицы Украины, сообщил посол КНР Ч. Сиюнь, сообщает пресс-служба КГГА. Ч. Сиюнь заверил, что китайские инвесторы и бизнесмены заинтересованы принять участие в инвестиционных проектах в Киеве.

"Пекин готов рассмотреть ваши проекты и вкладывать инвестиции в Киев, в частности касающиеся строительства и развития метрополитена, дорог и объектов социальной инфраструктуры", — заявил посол.

Ранее мэр столицы В. Кличко посетил Пекин, где имел возможность ознакомиться с опытом китайской столицы в развитии социальной инфраструктуры мегаполиса.

"Опыт Пекина в развитии города может быть примером для Киева, в частности в вопросе развития социальной инфраструктуры. Такой опыт дает возможность не только увидеть, как функционирует многомиллионный китайский мегаполис, но и позволит

избежать ошибок в развитии транспорта и инфраструктуры города", — заявил В. Кличко на встрече с послом. Мэр Киева сообщил, что даст поручение Киевскому инвестиционному агентству в недельный срок подготовить проекты, которые будут интересны китайской стороне.

Президент Украины ратует за строительство качественных дорог в Украине с привлечением иностранных средств

Президент Украины П. Порошенко отмечает важность строительства новых качественных дорог в Украине с привлечением средств иностранных партнеров. "Мы уже забыли, как строить дороги, асфальтовые заводы остановились и не работают, нет асфальта, щебня, как честно проводить тендеры — они забыли, поскольку без того, чтобы не украсть деньги, они не умели работать. Нужно видеть уже новых подрядчиков, которые могут продемонстрировать и хорошее качество, и сроки, в которые нужно закончить строительство, и конкурентоспособную цену", — сказал Президент. Он отметил, что Ивано-Франковская область должна стать "полигоном того, как нужно строить дороги в Украине".

"Ведь позже — а вы знаете, что сейчас дороги строятся и на Закарпатье, и во Львовской области — мы будем говорить и о Центральной Украине, и будем восстанавливать инфраструктуру Донбасса, и строить дороги там, в том числе за счет средств иностранных партнеров", — подчеркнул Президент.

Вместе с тем, по его словам, важным залогом помощи иностранных партнеров в этом контексте является установление мира на Донбассе, сообщает *Интерфакс-Украина*.

В Беларуси расширили сеть платных дорог

Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь напоминает о том, что 1.11.2015 г. в систему BelToll будут дополнительно включены 323,5 км белорусских дорог.

Расширение затронет различные дороги по всей стране. В частности, плата будет взиматься на участках дорог Р99, Р23 и Р21, а также трасс М-5 и М-6.

После полной реализации запланированного расширения сеть платных дорог будет иметь протяженность более 1500 км, сообщает *Bairc.org*.

Дорожные аварии в мире уносят 1,25 млн жизней в год

Порядка 1,25 млн человек гибнут ежегодно в мире в результате ДТП, говорится в докладе Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). 3 из 4 погибших на дороге — мужчины.

"ДТП приводят к недопустимому числу жертв, особенно среди бедных людей в бедных странах", — заявила гендиректор ВОЗ М. Чен.

В докладе говорится, что особо уязвимой группой являются мотоциклисты, среди которых происходит 23% всех случаев смерти в результате ДТП. В Американском регионе доля случаев смерти мотоциклистов из всех случаев смерти в результате ДТП за период 2010—2013 гг. возросла с 15 до 20%. В регионах Юго-Западной Азии и Западной части Тихого океана одна треть всех случаев смерти в результате ДТП происходит среди мотоциклистов.

На протяжении последних трех лет в 79 странах наблюдалось уменьшение абсолютного числа смертельных случаев, а в 68 странах — рост, сообщает *Интерфакс-Украина*.

В Беларуси установят первые весы для динамического взвешивания большегрузов

На участке автодороги М6 в Щучинском районе установят стационарные весы для динамического взвешивания автомобилей при высокой скорости их движения. Датчики будут встроены в асфальт и позволят оценить весовые и габаритные параметры грузовиков, а также определить класс ТС в зависимости от количества осей. Подозреваемый в перевесе автомобиль будет остановлен и должен будет проехать на площадку взвешивания, где замеры повторятся, сообщает *АвтоГродно*.

Перед Центральным ж/д вокзалом в Киеве откроют большую парковку

Департамент транспортной инфраструктуры КГГА обнародовал сразу 3 проекта реорганизации движения на Вокзальной площади. Из них киевлянам предлагают выбрать самый лучший.

В одной из моделей при подъезде к вокзалу и на выезде с площади предлагают установить автоматические шлагбаумы, пропускающие транспорт. В другой — перенести остановки общественного транспорта на сторону рынка (сейчас они напротив вокзала). Из общего в каждом варианте — обустройство парковки на зеленой зоне перед вокзалом, которую киевляне называют клумбой.

По словам начальника департамента транспортной инфраструктуры А. Козловского, реализовывать проект будут сразу после того, как пройдет общественное обсуждение и горожане выберут лучший вариант. Скорее всего, это будет в 2016 г. При этом в КГГА уверяют: чтобы привести в порядок Вокзальную площадь, не нужны большие деньги, сообщает *Наш Киев*.

"На Вокзальной площади, перед входом в Центральный железнодорожный вокзал, полностью отсутствует полноценная транспортная инфраструктура. Нет четкой дорожной разметки, знаков, паркоматов. Дискомфортно и пассажирам, и автомобилистам. После реконструкции здесь могут появиться зоны с ограниченным движением, обустроенные автоматическими шлагбаумами и пропускными пунктами. Также будет внедрена система учета и контроля мест для стоянки, фото- и видеофиксации, а движение станет упорядоченным", — говорят в департаменте транспорта.

В Киеве на станциях скоростного трамвая появились Wi-Fi и терминалы для бесконтактной оплаты проезда

В Киеве на 6 станциях Борщаговской линии скоростного трамвая появились терминалы оплаты проезда с помощью банковской карточки и бесплатный Wi-Fi.

"Внедрение бесконтактной системы оплаты за проезд в коммунальном транспорте — это первый шаг к переходу на электронную систему оплаты за проезд во всем общественном транспорте столицы. В этот момент городские власти во главе с мэром В. Кличко внедряют проект разумного управления городом Smart City, и переход на бесконтактную и электронную систему оплаты проезда является одним из шагов для его реализации", — отметил замглавы КГГА И. Никонов.

Бесконтактно оплатить проезд на линии скоростного трамвая так же просто, как и в метро и фуникулере: достаточно поднести банковскую карточку к терминалу на турникете. Сумма, соответствующая стоимости проезда, будет автоматически снята со счета. Стоит отметить, что при оплате проезда бесконтактной картой дополнительная комиссия с клиента не взимается. Стоимость будет такой же, как и при обычной оплате.

Кроме того, специалистами КП "Киевпасстранс" полностью подготовлена телекоммуникационная инфраструктура на всех станциях Борщаговской линии скоростного трамвая для дальнейшего оснащения остальных станций банковскими терминалами, сообщает *Интерфакс-Украина.*

Киев закупил почти 70 снегоуборочных машин

КГГА закупила 67 ед. снегоуборочной техники за 107,9 млн грн., сообщил мэр города В. Кличко. "За средства горбюджета в период с декабря 2014 г. по октябрь 2015 г. было приобретено 67 ед. техники на сумму 107,9 млн грн. Это разнообразная снегоуборочная техника, которая разбрасывает соль и чистит дороги от снега, тракторы", — сказал он.

Кроме того, В. Кличко отметил, что власти города ремонтируют и подержанную коммунальную технику, чтобы продлить ее срок эксплуатации. В частности, в 2015 г. было отреставрировано более 20 ед. импортной техники, находившейся в запущенном состоянии, сообщает *Ukranews.*

Справка. *В ноябре 2014 г. сообщалось, что КГГА намерена закупить 32 снегоуборочные машины и 11 тракторов от украинских производителей. Сообщалось, что 6 снегоуборочных машин будут приобретены до конца ноября.*

Киев после решений суда заключил договор с "Электронтрансом" на закупку трамваев

КП "Киевпасстранс" заключило договор с украинско-немецким СП "Электронтранс" (Львов) на закупку 7 трамвайных вагонов на сумму 183,75 млн грн. по итогам объявленного в апреле т.г. тендера.

Согласно объявлению на портале госзакупок, заключение договора стало возможным после решения хозяйственного суда Киева от 17.09.2015 г., которым удовлетворен иск "Киевпасстранса" к АМКУ о признании неправомерным решения об отмене тендера, а также постановления апелляционного хозсуда от 6.10.2015 г., оставившего в силе это решение, сообщает *Интерфакс-Украина.*

Справка. *"Киевпасстранс" 28.04.2015 г. объявил тендер на приобретение для столичных линий скоростного трамвая 7 трамваев с системой вентиляции, отопления и кондиционирования, с низким уровнем пола (35—100%) и необходимым оборудованием для проезда пассажиров с ограниченными возможностями.*

СП "Электронтранс" предложило современные трамваи со 100%-ным низким уровнем пола за 183,75 млн грн. (с НДС). Тендерные предложения подавали СП "Электронтранс", Крюковский вагонзавод (247,12 млн грн.) и ООО "Татра-Юг" (181,22 млн грн.), однако предложение последнего было отклонено.

"Татра-Юг" обжаловала это решение в АМКУ с просьбой провести повторную оценку тендерных предложений. Однако АМКУ нашел нарушения в заявках других участников и обязал "Киевпасстранс" отменить закупку трамваев, при этом в удовлетворении жалобы компании "Татра-Юг" было отказано.

"Киевпасстранс" оспорил решение АМКУ об отмене торгов в суде, а 1.09.2015 г. объявил повторный конкурс на закупку этих трамваев, одним из условий которого стало наличие 100% низкого пола вагона. В свою очередь "Татра-Юг" сочла это требование дискриминационным.

По данным "Киевпасстранса", трамвайный парк столицы находится в заброшенном состоянии: из 418 трамвайных вагонов лишь 39 — со сроком эксплуатации, не превышающим 10 лет; 232 нуждаются в обновлении, срок их эксплуатации превышает 30 лет; ежегодная потребность города — 50 вагонов.

Одесса закупит новые троллейбусы

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и коммунальное предприятие "Одессгорэлектротранс" Одесского горсовета подписали кредитный договор о предоставлении кредита в размере EUR8 млн на 12 лет на обновление троллейбусного парка. Средства выделяются под муниципальные гарантии.

По словам старшего советника ЕБРР А. Усова, таким образом, Одесса стала первым украинским городом, который привлек средства банка в рамках программы модернизации муниципального транспорта, недавно утвержденной Советом директоров ЕБРР. Общая сумма, которую банк выделил на программу, составляет EUR100 млн.

Кредит будет использован для приобретения 45 новых троллейбусов, что составляет около 50% парка троллейбусов в городе. Тендер на приобретение троллейбусов будет международным.

Кроме того, ЕБРР намерен содействовать предоставлению Одессе безвозмездной технической помощи для реформ в сфере муниципального транспорта. "Ожидается финансирование со стороны международных доноров и фондов", — сказал А. Усов. Он также отметил, что ЕБРР выражает надежду, что этот кредит послужит началом более обширного и долгосрочного сотрудничества с Одессой. В настоящее время банк и горсовет обсуждают возможность привлечения новых кредитов на закупку новых трамваев, а также на ряд энергосберегающих проектов. В частности, речь идет о замене окон и общем утеплении школ, больниц, детских садов. А. Усов не смог

назвать точные суммы, о которых идет речь, но отметил, что эти суммы будут зависеть от проектов, которые предоставит город. "Емкость этого рынка очень большая", — подчеркнул он.

По данным экспертов, в последний раз Одесса приобретала новые троллейбусы в 2009 г., когда на улицах города появились 16 новых низкопольных троллейбусов. В 2013 г. Одесса также приобрела 13 бывших в употреблении троллейбусов в Чехии, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Новый троллейбус "Южмаша" вышел на улицы Днепропетровска

В Днепропетровске 22.10.2015 г. на маршрут вышел троллейбус "Днепр" Т-103 — первый из партии в 10 машин, которые получит город от "Южмаша" по итогам первого тендера. Партия новых машин должна быть полностью поставлена до 1.12.2015 г.

Троллейбус отличается современным дизайном кузова, который был разработан специалистами немецкой фирмы "Неоплан". Салон с 25 мягкими сиденьями. Еще 82 пассажира могут ехать стоя, а одно специальное место предназначено для людей с ограниченными физическими возможностями. Для удобства заезда колясочников есть специальная платформа с подъемным пандусом, сообщает *Gorod.dp.ua*.

"Машина очень удобна в эксплуатации и экономична. На ней установлена терристорно-импульсная система управления, которая позволяет экономить до 30% электроэнергии в обычном режиме работы. А на спусках благодаря рекуперативному устройству троллейбус не потребляет, а вырабатывает энергию, которую подает в общую сеть. Для комфорта водителя в его кабине — кондиционер, вся панель управления — с монитором, позволяющим контролировать ситуацию во всех узлах машины с места. Летом пассажиров в салоне охлаждает кондиционер, а зимой согревают четыре электрокалорифера", — поясняет начальник депо О. Кононов.

Корпорация "Богдан" представила гибридный автобус

Корпорация "Богдан" на международном салоне автобусов Busworld Kortrijk 2015 представила гибридный автобус A70522. Новинка соответствует стандарту Евро-5 и предназначена для работы на городских маршрутах.

Комбинация электрического мотора и дизельного двигателя позволяет в городских условиях снизить расход топлива на 30—35% и значительно сократить выбросы в атмосферу вредных газов. Новинка была изготовлена на Луцком автозаводе "АСЗ № 1".

Новый Богдан A70255 рассчитан на перевозку 100 пассажиров, имеет низкий уровень пола, а также специальные площадки и пандусы для перевозки инвалидов.

Это уже не первый показ техники "Богдан" в Европе.

Корпорация в сотрудничестве с польской компанией Ursus выиграла тендер на поставку троллейбусов для Люблина и досрочно выполнила контракт, сообщает *Auto-Consulting*.

Корпорация "Эталон" ожидает падения производства автотехники

Корпорация "Эталон" в 2015 г. ожидает снижения производства автотехники (автобусов, троллейбусов и грузовых автомобилей) по сравнению с 2014 г. на треть — до 220 ед., а реализации — в 2,5—3 раза — до 150—180 ед.

Как сообщил вице-президент корпорации "Эталон" В. Купцов, в т.г. с учетом стагнации рынка и наличия склада техники, оба завода корпорации "Эталон" в первом полугодии практически не работали, создавая заделы новой перспективной продукции.

По его словам, несмотря на проблемы, корпорация сохранила свою долю на рынке пассажирской техники и заняла 15,3% рынка пассажирских транспортных средств и почти 13% рынка грузовых автомобилей в сегменте грузоподъемности 3,6—8 т.

По словам директора Торгового дома корпорации В. Шкарупина, в т.г. рынок автобусов в Украине упал по итогам января—сентября на 53% по сравнению с 2014 г., составив 340 ед., а падение рынка грузовой техники в сегменте грузоподъемностью 3,6—8 т составило почти 67%.

Примечание. *В 2014 г. рынок автобусов упал на 70% к 2013 г.*

"Но, несмотря на сложную экономическую ситуацию в Украине, специалисты корпорации продолжают разрабатывать новые виды пассажирской и грузовой техники на шасси TATA и Ashok Leyland", — сообщил В. Купцов. По его словам, к концу т.г. с учетом введения в Украине норм Евро-5 в дополнение к уже созданному автобусу 1 класса пассажировместимостью 63 человека (в том числе 24 сидячих места) с двигателем, использующим газ в качестве топлива, корпорация планирует представить автобус 2 класса (с кондиционером, в частности). "Надеюсь, что к этому времени он пройдет испытания в Венгрии и Германии", — отметил В. Купцов.

Он также сообщил, что в т.г. завод в Чернигове выпустил 12 троллейбусов, и сегодня продолжает совершенствовать его характеристики. В. Шкарупин отметил, что сегодня на рынке автобусов до 40% занимают автобусы "Рута" (на шасси "Газели"), которые значительно дешевле автобусов "Богдан", "Эталон" и "Атаман", сообщает *Интерфакс-Украина*.

"Ситуация в экономике такова, что потребитель в условиях отсутствия кредитования и развития бизнеса отдает предпочтение более дешевым автобусам", — отметил он.

Корпорация "Эталон" надеется начать экспорт автобусов в РФ

Корпорация "Эталон" рассчитывает в 2016 г. начать экспорт своих автобусов в Россию, чему может содействовать возможный перенос на 2 года введения экологического стандарта Евро-5, ранее запланированного на 1.01.2016 г.

"Насколько нам известно, РФ планирует отложить введение экологического стандарта Евро-5 на 2 года. Если это так, то свои экспортные усилия мы попытаемся направить на российский рынок", — сообщил директор Торгового дома "Эталон Авто" В. Шкарупин.

По его словам, "Эталону" интересен рынок всего Таможенного союза, в который, помимо РФ, входят Казахстан, Беларусь, Армения и Кыргызстан.

Как пояснил вице-президент корпорации В. Купцов, экспорт автобусов корпорации в РФ прекратился после введения утилизационного сбора в этой стране.

"Кроме того, Россия все-таки шла на шаг впереди по экологическим стандартам, и мы не успевали соответствовать требованиям. Сначала был введен сбор, потом стандарты Евро-4, а затем для нероссийских производителей в случае отсутствия сертификата нужно было иметь Евро-5. К тому времени сертификат на наши автобусы закончился, а такого двигателя мы не имели", — поясняет он.

Примечание. *В настоящее время корпорация имеет автобус с двигателем Евро-5, который уже прошел часть необходимого комплекса испытаний в Украине и сейчас проходит испытания в Германии и Венгрии для последующего получения одобрения типа транспортного средства в РФ.*

"Надеюсь, что в начале 2016 г. мы сможем презентовать автобус с двигателем Евро-5 в России. В случае переноса введения Евро-5 объем проделанной работы все-таки даст нам возможность начать экспорт", — отметил В.Купцов.

Как отметили представители корпорации, политические преграды для этого сегодня не ощущаются, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Справка. *В Украине экостандарт Евро-5 планируется ввести с 1.01.2016 г., хотя, как отмечает В. Купцов, в ВР "лежит" законопроект о переносе этого срока.*

Корпорация "Эталон" объединяет 21 предприятие, в том числе два автобусных завода (в Борисполе и Чернигове), а также выпускающий карданные валы завод "Украинский кардан" и Черниговский кузнечный завод. Основное направление деятельности — автобусо- и машиностроение, складская логистика.

Автокомпания "Богдан Моторс" сократила убыток

ПАО "Автомобильная компания "Богдан Моторс" в январе—сентябре 2015 г. получило чистый убыток в размере 367,8 млн грн., что в 2,3 раза меньше, чем в январе—сентябре 2014 г.

Согласно финансовому отчету компании, ее чистый доход за этот период вырос на 12,8% — до 404,75 млн грн. Обязательства компании к 1.10.2015 г. составляли 4,8 млрд грн., в том числе 3,27 млрд грн. приходилось на непогашенный долг по кредитам банков с погашением в ноябре 2019 г.

С учетом ранее обнародованных показателей ПАО в январе—июне т.г. компания в июле—сентябре зафиксировала чистый убыток в размере 17,77 млн грн., что в 3,8 раза меньше, чем за третий квартал 2014 г., а чистый доход вырос в 2,8 раза — до 204,8 млн грн., сообщает *Интерфакс-Украина*.

Справка. *Автокомпания "Богдан Моторс" объединяет производственные активы корпорации "Богдан". Однако завод легковых автомобилей в Черкассах на фоне резкого падения авторынка Украины из-за отсутствия спроса в сложных экономических и политических условиях в т.г. продолжает простаивать. Автобусный завод в Луцке также практически не загружен.*

По итогам января—сентября 2015 г. заводы ПАО "Богдан Моторс" выпустили только 13 автотранспортных средств против 2,16 тыс. в январе—сентябре 2014 г., в том числе ни одного легкового автомобиля.

Четыре области Украины купят школьные автобусы

Несколько областей Украины приобретут 57 школьных автобусов, в том числе 35 ед. — Днепропетровская область, 14 ед. — Киевская, 6 ед. — Харьковская и 2 автобуса — Луганская область. Согласно информации на портале госзакупок, соответствующие предложения акцептированы в рамках объявленных в сентябре тендеров.

В рамках тендера на поставку 25 автобусов в Днепропетровск акцептировано предложение ООО "Украинский автобус" — официального дистрибьютора ПАО "Черкасский автобус", который выпускает продукцию на агрегатах японской Isuzu. Цена предложения — 44,458 млн грн. (с НДС).

Тендерные предложения также подавали ООО "Автоград 2007" (Черкассы) на сумму 45,15 млн грн., "Радиал Украина" (Киев) на сумму почти 42 млн грн. и "Спец-КомТранс" (Киевская обл.) на 46,2 млн грн., однако предложения двух последних компаний были отклонены.

В то же время компания "Радиал Украина", расположенная по адресу основного офиса Группы компаний "АИС" в Киеве, отобрана Харьковской облгосадминистрацией для поставки 6 школьных автобусов. Ее тендерное предложение составило 5,524 млн грн., а предложение второго участника тендера — компании "Интер Авто-Трейдинг" (Киев) — почти 6 млн грн. ГК "АИС" на тендерах представляет автобусы "Мрия" на базе российского ПАЗ.

В то же время Троицкая облгосадминистрация Луганской области объявляла тендер именно на 2 автобуса ПАЗ "Мрия" (или его эквивалент), в котором акцептировано предложение "Интер Авто-Трейдинг" почти на 2 млн грн.

Еще один тендер на закупку 14 школьных автобусов был объявлен коммунальным учреждением Киевского облсовета "Сервисно-ресурсный центр" (Боярка), в котором акцептировано предложение ООО "АйМакс Груп" (Черкассы) на сумму 12,15 млн грн. В то же время на портале отсутствует информация о других участниках тендера, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Справка. *КМУ в августе выделил 66,6 млн грн. для закупки около 80 школьных автобусов для 22 регионов Украины в рамках увеличения финансирования инвестиционных программ и проектов, которые могут быть реализованы в 2015 г. за счет госфонда регионального развития. В частности, наибольшая сумма средств выделяется Днепропетровской области — 40,5 млн грн. (или 50 автобусов исходя из стоимости одного автобуса 810 тыс. грн.).*

АМКУ приостановил тендер на закупку школьных автобусов по жалобе "Богдан Моторс"

АМКУ 24.11.2015 г. намерен рассмотреть жалобу автобусного завода корпорации "Богдан" в Луцке о нарушениях при закупке за госсредства 38 школьных автобусов для регионов Украины в рамках объяв-

ленного 30.09.2015 г. тендера. Согласно сообщению АМКУ, соответствующая жалоба принята им к рассмотрению, а процедура закупки приостановлена до вынесения соответствующего решения по жалобе.

Согласно тексту решения АМКУ, заявитель, ссылаясь на дискриминационные условия конкурса, просит приостановить закупку и обязать заказчика внести изменения в тендерную документацию, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Справка. *Тендер на закупку 38 школьных автобусов по четырем лотам объявлен 30.09.2015 г. госучреждением "Институт модернизации содержания образования", раскрытие предложений было намечено на 29.10.2015 г.*

В его рамках планируется закупка до середины декабря т.г. по 1—3 автобуса практически для всех областей Украины. Ожидаемая стоимость закупки — 41,77 млн грн.

Высший хозсуд оставил в силе решение о передаче харьковского транспорта в счет долга "ФК "Частные инвестиции"

Высший хозсуд Украины оставил в силе решение Львовского апелляционного хозяйственного суда о передаче ООО "Финансовая компания "Частные инвестиции" (Киев) купленных по лизинговой схеме в 2006 г. 57 троллейбусов и 10 трамваев в счет погашения задолженности, сообщает *Интерфакс-Украина*.

"Кассационную жалобу Харьковского городского совета оставить без удовлетворения, а постановление Львовского апелляционного хозяйственного суда от 30.06.2015 г. — без изменений", — говорится в постановлении Высшего хозсуда.

"АвтоКрАЗ" закрыл контракты с контрагентами из Казахстана и Молдовы

ПАО "АвтоКрАЗ" завершило выполнение контрактов для заказчиков из Казахстана и Молдовы. Как сообщила пресс-служба предприятия, отгрузкой последних авто завершен контракт с Петропавловским заводом тяжелого машиностроения (ПЗТМ, Казахстан), заключенный в апреле т.г. и предполагавший поставку пяти автомобилей-шасси КрАЗ-65053 (Евро 4) колесной формулы 6х4.

Все поставленные в Казахстан автомобили имеют особую конструкцию, измененную под требования заказчика. На них установят подъемные агрегаты ПАП-60/80, предназначенные для выполнения капитального ремонта нефтяных и газовых скважин, а также работ в составе мобильного бурового комплекса с грузоподъемностью на крюке до 80 т.

В ведомстве отмечают, что в конце сентября представители ПЗТМ посетили "АвтоКрАЗ", в том числе с целью ознакомления и согласования новых моделей шасси КрАЗ, предназначенных под установку изготавливаемого ПЗТМ нефтегазового оборудования.

Справка. *В мае т.г. "АвтоКрАЗ" завершил поставку этому же заводу 11 автомобилей-шасси в рамках предыдущего контракта. Заказчику из Молдовы отгружены 2 самосвала КрАЗ-65055 (6х4) с 12-кубовой платформой в стандартной комплектации, которые уже приступили к работе в карьерах крупнейшего строительного объединения.*

"ПАО "АвтоКрАЗ" надеется на продолжение сотрудничества с этими партнерами, а также активно работает над расширением своего присутствия в странах СНГ не только выводом на рынок новых моделей, но и расширением клиентской базы, улучшением потребительских свойств выпускаемой продукции", — отмечается в сообщении.

Россия и Северная Корея соединятся новым мостом

Между Россией и Северной Кореей возведут понтонный автомобильный мост. Переправу планируется построить через пограничную реку Туманная (Туманган). Соответствующая договоренность была достигнута между главой Минвостокразвития РФ А. Галушкой и министром внешних экономических дел КНДР Л.Р. Намом.

Пока единственный сухопутный переход между странами — ж/д мост "Дружба". Он был сдан в эксплуатацию в 1953 г. Максимальный объем грузоперевозок из Северной Кореи через данный пункт пропуска (участок Хасан—Туманган) достигнут в 1986 г., когда в обоих направлениях прошло около 4,8 млн т грузов.

После перестройки произошел глубокий спад товарообмена, но сегодня грузопоток на данном направлении набирает обороты — через переход Хасан—Туманган только в январе—июне перевезено 787,5 тыс. т внешнеторговых грузов, что почти в 10 раз превышает результат 2014 г., сообщает *Гудок*.

Во время снегопадов в Киев не будут пропускать фуры

Зимой во время снегопадов будет запрещен въезд в Киев крупногабаритного транспорта, сообщил зампредседателя КГГА П. Пантелеев.

"Если мы видим, что идет или начался снегопад, на границах Киева, на КПП, закрываем вместе с ГАИ и полицией въезд фур. Таким образом, мы снимем проблему перенакопления крупногабаритного транспорта перед городом", — отметил П. Пантелеев.

Также зампредседателя КГГА добавил, что фуры будут останавливать не только в пределах столицы, но и по всей территории Киевской области. Транспорт будет пережидать метель в специально отведенных местах, а водителям, по словам П. Пантелеева, обеспечат комфортные условия для пребывания, сообщает *Bairc.org*.

"Наша задача — разбить для водителей палаточные штабы, чтобы люди могли отдохнуть, попить чаю. Даже мобильные туалеты, если необходимо, мы готовы выставлять", — сказал он.

В Беларуси не будет сезонных ограничений для большегрузов

В Беларуси на МКАД-2 не будут вводиться временные ограничения для движения большегрузного транспорта, сказал начальник отдела сохранности автомобильных дорог и придорожного сервиса Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси С. Леончик.

"У нас летом, когда жара, вводятся ограничения для движения большегрузного автомобильного транспорта. Для цементобетонного покрытия это ограничение вводиться не будет", — сообщил С. Леончик.

Специалист уточнил, что цементобетонное полотно соизмеримо по стоимости с привычным асфальтобетонным, при этом оно считается более устойчивым.

"Цена та же. Выгода в том, что срок до капремонта этого покрытия в 2 раза выше. То есть если асфальтобетонное покрытие нужно капитально ремонтировать через 10—12 лет, то цементобетонное и до 25 лет можно дотянуть, выполняя минимальный перечень работ по содержанию — по заливке маленьких трещин и замене герметика между швами", — рассказал С. Леончик. Кроме того, бесспорным преимуществом такого покрытия, по словам специалиста, является то, что оно позволяет загрузить работой белорусские цементные заводы, сообщает *Bairc.org*.

Справка. *До конца т.г. планируется завершить работы на первом участке МКАД-2, который соединит между собой витебское и гродненское шоссе. В течение 2016 г. дорожники планируют дорогу между гродненским и брестским направлением. Общая протяженность МКАД-2 составит 160 км, из них порядка 90 км — это новые участки дорог.*

В РФ в Ульяновской области фуры окажутся под постоянным контролем

Правительство Ульяновской области заключило договор с компанией "Национальные телематические системы" о создании системы контроля за движением грузовиков тяжелее 12 т. Система будет, в том числе, фиксировать с помощью оборудования для фото- и видеосъемки нарушение фурами ПДД.

Как пояснил заместитель гендиректора ООО "Национальные телематические системы" А. Баев, слежение за автомобилями станет возможным благодаря бортовым устройствам, которыми владельцы большегрузов будут обязаны оснастить свои машины. При отсутствии таких устройств деятельность перевозчиков окажется незаконной.

Областное правительство рассчитывает таким способом синхронизировать деятельность с федеральной системой контроля за перемещением фур. Поскольку с 15.11.2015 г., когда федеральные трассы станут платными для большегрузов, есть риск увеличения грузопотока по регионам, внедрение в Ульяновской области такой системы контроля поможет компенсировать разрушение местных дорог, сообщает *Bairc.org*.

АВИАЦИЯ

Украинские авиакомпании снизили объем перевозки пассажиров

По данным Госавиаслужбы, в январе—сентябре 2015 г. на рынке пассажирских и грузовых перевозок работало 29 отечественных авиакомпаний. За январь—сентябрь была выполнена 51 тыс. коммерческих рейсов (против 59,4 тыс. за 9 мес. 2014 г.). Количество перевезенных пассажиров составило более 4,891 млн чел. (-4,9%), объемы перевозок грузов и почты — 49,1 тыс. т (против 55,7 тыс. т за 9 месяцев 2014 г.).

Пассажирские перевозки в течение отчетного периода осуществляла 21 отечественная авиакомпания. Доля четырех авиаперевозчиков ("МАУ", "Ютэйр Украина", "Роза ветров", "Днипроавиа") в общих объемах пассажирских перевозок составила почти 92%. При этом рост объема перевозок имел место только у авиакомпании "МАУ" — на 27,3%.

По данным ведомства, регулярные полеты между Украиной и странами мира осуществляли 9 отечественных авиакомпаний в 39 стран мира и 35 иностранных авиакомпаний из 29 стран мира. При этом украинскими авиакомпаниями за январь—сентябрь 2015 г. было перевезено 3,105 млн чел. (+2,2%), иностранными — 2,918 млн чел. (-1,1%).

В отчетном периоде была начата эксплуатация на регулярной основе 4 новых международных линий, в частности авиакомпанией "Днипроравиа" (Днепропетровск—Бургас, Одесса—Батуми), авиакомпанией "МАУ" (Одесса—Вильнюс, Львов—Болонья).

На внутренних регулярных линях пассажирские перевозки между 9 городами Украины осуществляли 5 украинских авиакомпаний. Ими было перевезено 450,3 тыс чел. (против 504,5 тыс. чел. за 9 месяцев 2014 г.).

Средний процент занятости пассажирских кресел на международных регулярных рейсах украинских авиакомпаний в отчетном периоде увеличился по сравнению с показателем 2014 г. на 7,2 п.п. — до 80,1%, а на внутренних регулярных — на 7 п.п. — до 71%.

Перевозкой грузов и почты занимались 18 отечественных авиакомпаний, 73% от общих объемов выполнено АНТК "Антонов", авиакомпаниями "Максимус Эйрлайнс", "МАУ", "ЗетАвиа", "Ургa". Большая часть перевозок — это чартеры в других государствах в рамках гуманитарных и миротворческих программ ООН, а также согласно контрактам и соглашениям с другими заказниками, сообщают *Крылья* со ссылкой на Департамент финансов и экономики Госавиаслужбы.

"МАУ" увеличила объемы перевозок грузов и почты

В период с 1.01 по 30.09.2015 г. грузовыми и пассажирскими рейсами АК "МАУ" было перевезено 1,727 тыс. т почты и 6,997 тыс. т грузов, что превышает аналогичные показатели 2014 г. на 9% и 28%, соответственно. Всего за отчетный период "МАУ" перевезла 8,725 тыс. т коммерческих грузов, сообщает пресс-служба "МАУ".

С начала года снизился пассажиропоток почти всех украинских аэропортов

По данным Госавиаслужбы, в январе—сентябре 2015 г. коммерческие рейсы отечественных и иностранных авиакомпаний обслуживали 20 украинских аэропортов. Количество отправленных и прибывших за отчетный период воздушных судов составило 93,4 тыс. (против 113,1 тыс. в 2014 г.).

За отчетный период пассажиропоток через аэропорты Украины уменьшился на 3,7% — до 8,266 млн чел., а поток почты и грузов снизился на 9,7% — до 24,2 тыс. т.

При этом пассажиропоток аэропорта "Борисполь" возрос на 4,9% — до 5,583 млн чел., а поток почты и грузов — на 1% — до 21,1 тыс. т.

Также зафиксирован рост на 14% пассажирских перевозок аэропорта "Одесса" — обслужено 752,2 тыс. чел.

Пассажиропоток через аэропорт "Киев" (Жуляны) сократился на 10,5% (до 770,8 тыс. чел.), "Львов" — на 4,8% (до 446,7 тыс. чел.), "Харьков" — на 23,8% (до 275,4 тыс. чел.), Днепропетровск — на 25,8% (до 266,4 тыс. чел.).

ГП "Украэрорух" за отчетный период обслужило 186,3 тыс. полетов (против 296,7 тыс. за аналогичный период 2014 г.). Количество обслуженных полетов, выполненных самолетами и вертолетами авиакомпаний Украины, уменьшилось на 13,9%, иностранными авиакомпаниями — на 43,4%, сообщают *Крылья* со ссылкой на Департамент финансов и экономики Госавиаслужбы.

Аэропорт "Борисполь" существенно улучшил свои финансовые показатели

В результате внедрения новой стратегии развития аэропорта "Борисполь", за 9 месяцев 2015 г. чистая прибыль предприятия составила 467,3 млн грн. (за аналогичный период 2014 г. убыток предприятия составил 44,5 млн грн.). "Оптимизация расходов с одновременным совершенствованием качества услуг и увеличением доходов позволили улучшить финансовый результат "Борисполя" на полмиллиарда гривен", — прокомментировал цифры и.о. гендиректора аэропорта Е. Дыхне.

Благодаря кардинальному улучшению финансового состояния предприятия за 9 месяцев т.г. аэропорт уже вернул госбанкам и Минфину 1,2 млрд грн. кредитов, а также государству — налог на прибыль и дивиденды в размере 165,5 млн грн.

Положительные результаты работы госпредприятия в 2015 г. заложили основу дальнейшей реализации стратегии преобразования аэропорта "Борисполь" в международный узловой аэропорт, как предусмотрено указом Президента Украины № 535/2015, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Россия пытается договориться о возобновлении прямых авиаперелетов между Украиной и РФ

23.10.2015 г. в Брюсселе по инициативе российской стороны состоялись технические консультации между Госавиаслужбой Украины и Росавиацией. В составе украинской делегации на консультации присутствовали и.о. председателя Госавиаслужбы Э. Демин, директор "Украэроруха" Д. Бабейчук и директор департамента ЕС МИД Украины В. Ченцов.

Несмотря на проведенные консультации стороны не отменили взаимные санкции против авиакомпаний, и с 25.10.2015 г. прямые полеты между Украиной и РФ были прекращены.

"В ходе технических консультаций стороны обменялись позициями. После возвращения украинская делегация передаст полученную информацию министру инфраструктуры и руководству страны. На ее основании будут приниматься решения относительно дальнейших шагов", — сообщила пресс-служба Мининфраструктуры.

Чуть позже агентство *Интерфакс-Украина* со ссылкой на замминистра инфраструктуры В. Шульмейстера сообщило, что продолжение переговоров "не планируется". В то же время пресс-секретарь Мининфраструктуры И. Кустовская пояснила российскому агентству *ТАСС,* что слова замминистра были неверно интерпретированы. Украина не отказывается от продолжения переговоров и в настоящее время изучает предложение РФ. Как долго это продлится — неизвестно.

Комментарий. Авиаэксперт Б. Долинце прокомментировал изданию *tochno.media,* почему Россия так упорно настаивает на проведении переговоров относительно возобновления полетов. "Во-первых, не нужно недооценивать экономический аспект, ведь около 70% пассажиропотока между странами перевозили российские авиакомпании, поэтому прекращение сообщения ударит, в первую очередь, по РФ. Кроме того, половина пассажиропотока — это были транзитные пассажиры, которые из Киева летели российскими компаниями дальше. Компенсировать этого транзитного пассажира невозможно, он переориентируется на ближайшие западные аэропорты или на "Борисполь". Убытки украинских компаний от прекращения сообщения с РФ я оцениваю примерно в $10 млн, российские же авиаперевозчики потеряют в 3—4 раза больше. И это без учета их убытков от потери транзитных пассажиров из Украины", — отметил эксперт.

А. Пивоварский раскрыл условия снятия авиаблокады России

Пранкеры В. Кузнецов и А. Столяров разыграли министра инфраструктуры Украины А. Пивоварского: в течение недели они вели с ними переговоры о снятии авиасанкций от имени российских коллег.

Примечание. *Пранк (от англ. prank — выходка, шалость) — телефонный розыгрыш.*

В ходе телефонного разговора министр заявил, что Украина готова рассмотреть возможность отмены санкций для российских авиакомпаний, которые не летали в Крым, в случае, если Россия снимет запрет на полеты для украинских авиакомпаний, сообщает *ЛигаБизнес*. "Авиакомпании, которые нарушают украинское законодательство и летают в оккупированный Крым, пока не перестанут летать туда и пока не заплатят штарфы, не смогут летать в украинские города. Но,

если вы уберете запрет с украинских авиакомпаний, мы готовы рассмотреть вопрос снятия запрета для российских авиакомпаний, которые не нарушают украинское законодательство" — сообщил А. Пивоварский.

Также министр добавил: "На самом деле, довольно большое количество российских авиакомпаний не летали в Крым. Например, ко мне (на прием — **ред**.) просится авиакомпания "Сибирь"... и еще авиакомпания "Самарские авиалинии".

Справка. *КМУ в соответствии с решением СНБО принял решение запретить с 25.10.2015 г. полеты российских авиакомпаний в Украину (в первую очередь — "Аэрофлота" и "Трансаэро"), а также транзитные полеты российских авиакомпаний через территорию Украины в случае, если они везут товары военного назначения, двойного назначения или российских военных.*

Росавиация, в свою очередь, запретила с 25.10.2015 г. выполнять полеты в свои аэропорты таким украинским авиакомпаниям, как "МАУ", "Днипроавиа", YanAir.

Чуть позже Госавиаслужба Украины приняла решение о полном прекращении с 25.10.2015 г. воздушного сообщения с РФ. Такая мера будет применена ко всем российским авиакомпаниям и будет действовать до отмены запретов, введенных авиационными властями РФ в отношении украинских авиакомпаний. После отмены запретов российской стороной российские авиакомпании, не попавшие в санкционный список, смогут осуществлять полеты в Украину, сообщили в ведомстве.

Украина может запретить транзит российских авиакомпаний над своей территорией

Министерство инфраструктуры планирует рассмотреть вопрос полного запрета транзитных перелетов для российских авиакомпаний над территорией Украины. Об этом сообщил журналистам замминистра инфраструктуры В. Омелян.

"Мы будем рассматривать этот вопрос обязательно. Сейчас существует проблема запрета для украинских авиакомпаний перелетов над территорией Российской Федерации. Соответственно, будут мероприятия с украинской стороны", — отметил он.

Также он добавил, что КМУ внимательно следит за ситуацией с транзитными перелетами российских авиакомпаний над территорией Украины, сообщают *Вести-бизнес.*

Лоукостер "Победа" хочет летать в Киев и Одессу

Авиакомпания-лоукостер "Победа" (дочерняя компания "Аэрофлота") намерена подать на ближайшую межведомственную комиссию Минтранса РФ заявки на полеты в Киев и Одессу.

В авиакомпании надеются, что авиавласти России и Украины в ближайшее время проведут переговоры, в результате которых может быть достигнут компромисс по допуску к полетам между двумя странами не менее одного перевозчика с каждой стороны, сообщает *ТАСС.*

Примечание. *19.10.2015 г. Росавиация сообщила, что украинские авиакомпании обратились за разрешением на полеты в зимний сезон навигации 2015/2016 гг. В частности, ООО "Авиакомпания "Атласджет Украина" просит открыть навигацию рейсов по трем маршрутам: Киев—Москва, Одесса—Москва и Киев—С.-Петербург, "ЮТэйр-Украина" — по маршрутам Киев—Москва и Львов—Москва. В свою очередь, Росавиация предложила Госавиаслужбе Украины незамедлительно провести переговоры в любом удобном для украинской стороны месте.*

Интересно, что первоначально "Аэрофлот" вывел на рынок низкобюджетника "Добролет". Эта авиакомпания прекратила существование после того, как Евросоюз наложил на нее санкции из-за полетов в Крым.

В частности, санкции коснулись лизинга самолетов Boeing, находившихся во флоте "Добролета": европейские контрагенты отказались выполнять договоры техобслуживания лайнеров и страхования; также было прекращено предоставление аэронавигационной информации. Это привело к прекращению полетов "Добролета".

Авиасанкции простимулировали развитие полетов в РФ через Беларусь

По словам гендиректора белорусской авиакомпании "Белавиа" А. Гусарова, авиакомпания хочет открыть третий ежедневный рейс Киев—Минск. При этом он отметил, что на увеличение спроса на данный маршрут повлияли остановка полетов "Трансаэро" и прекращение авиасообщения между Украиной и Россией.

В то же время в департаменте по авиации Министерства транспорта и коммуникаций Беларуси заявили, что от украинских авиавластей уже поступил запрос по поводу открытия рейсов Запорожье—Минск; в ближайшее время по этому вопросу будет принято решение. По словам директора департамента В. Костина, в ближайшей перспективе не исключено открытие рейса из Минска в Харьков, а также во Львов, сообщает *avianews.com.*

Ряд украинских авиакомпаний хотят открыть рейсы в Минск и Кишинев

С прекращением прямого авиасообщения между Украиной и РФ несколько украинских авиакомпаний обратились в Госавиаслужбу Украины с просьбой выдать им право на полеты в Минск и Кишинев. В т.ч. АК "Днипроавиа" (Днепропетровск) запросила разрешение на выполнение полетов по маршрутам Ивано-Франковск—Минск, Днепропетровск—Минск, Днепропетровск—Кишинев, запорожская АК "Мотор Сич" подала заявку на получение прав на эксплуатацию воздушных линий по маршруту Запорожье—Минск и Киев—Минск, а Yanair (Житомир) хочет получить назначения на маршруты Киев—Минск, Киев—Кишинев.

Указанные вопросы рассматривались на заседании комиссии Госавиаслужбы 29.10.2015 г. (см. "Отраслевое регулирование").

Украинские авиакомпании продолжают летать над Синайским полуостровом

31.10.2015 г. в Египте потерпел катастрофу российский пассажирский лайнер Airbus-321 авиакомпании "Когалымавиа". На борту самолета, вылетевшего

утром из аэропорта г. Шарм-эль-Шейх, находились 7 членов экипажа и 217 пассажиров, в т.ч. 63 мужчины, 138 женщин и 17 детей в возрасте от 2 до 17 лет. В результате падения самолета не выжил никто. На борту летели 4 граждан Украины, их личности уже установлены.

Авиакатастрофа произошла неподалеку от места, где египетская армия борется с террористами Исламского государства Ирака и Леванта (ИГИЛ). ИГИЛ уже взяло на себя ответственность за крушение лайнера.

Межгосударственный авиационный комитет заявил, что пассажирский авиалайнер Airbus A321 просто развалился в воздухе.

Действительно ли ИГИЛ причастна к трагедии, в настоящее время выясняется. По мнению британских экспертов, российский самолет Airbus 321 летел слишком высоко, чтобы быть сбитым из оружия, которым располагают боевики ИГИЛ. В то же время в самолет могли пронести взрывное устройство.

Российские власти не исключают, что самолет был просто неисправен. В авиакомпании "Когалымавиа" проведены обыски.

В настоящее время ряд авиакомпаний изменили маршруты своих рейсов с тем, чтобы не лететь над Синаем. В частности, это сделали Emirates, Air France, Lufthansa, а также "Уральские авиалинии".

"Все полеты выполняются в обход Синайского полуострова в связи с требованиями Европейской организации по безопасности воздушной навигации (Евроконтроль — **ред.**)", — подчеркнул представитель пресс-службы "Уральских авиалиний".

В то же время украинские авиакомпании не начали облетать Синайский полуостров. Как сообщила изданию *Вести* корпоративный пресс-секретарь "МАУ" Е. Сацкая, никаких изменений в маршруты, проложенные в данном направлении, не вносилось.

"Мы летим привычным проложенным маршрутом, соблюдая все меры безопасности. Пока не поступят соответствующие рекомендации ICAO", — отметила она.

Комментарий. Возраст разбившегося в Египте самолета Airbus 321 "Когалымавиа" составлял около 18 лет. В то же время, как сообщил изданию *Вести* коммерческий директор "Днипроавиа" С. Посылаев, "возраст самолета ни в коем случае нельзя считать стрессовым фактором".

"Это общемировая практика. Успешно летают борта и по 30, и по 40 лет. Главное — своевременное и правильное техобслуживание", — отметил эксперт, комментируя ситуацию.

Как сообщает издание, исходя из данных госреестра, средний возраст эксплуатируемых украинскими авиаторами бортов составляет 20 лет. Из крупнейших перевозчиков страны самый молодой флот у "МАУ" и "Днипроавиа" (14—15 лет), а самый старый — у "Мотор Сичи" (35 лет).

Комментируя техническую версию падения лайнера, эксперты отметили, что в Украине не очень много бортов Airbus A321. "Среди флота наших авиакомпаний Аэробусов 320 и 321 всего десять, самому новому из них 10 лет, есть и 25-летний", — сообщил бывший глава Госавиаслужбы Д. Антонюк. В то же время он отметил, что это не значит, что наши авиакомпании поставят их на прикол или в экстренном порядке начнут проводить техническое обследование. Этого не будут делать, пока не станут известны хотя бы версии крушения в Египте — со стороны авиавластей либо компаний, эксплуатирующих подобные суда.

"По приложению 13 ICAO, страна, на территории которой произошло падение, решает, что делать и кого привлекать: представителей страны, чей это был борт, владельца самолета, регистратора, производителя двигателя и т.д. Если выяснится, что причины аварии технического порядка, производитель выпустит регламент, где будет указано, какие изменения нужно вносить в Airbus", — уточнил Д. Антонюк.

В 2016 г. "МАУ" обновит свой флот

"Международные авиалинии Украины" ("МАУ") рассматривают возможность получения до пяти самолетов Boeing 737NG в 2016 г. По словам пресс-секретаря "МАУ" Е. Сацкой, одно воздушное судно поступит новым с завода и около 4 самолетов возрастом до 10 лет авиакомпания возьмет в лизинг на вторичном рынке.

За счет этих поставок "МАУ" планирует обновить флот — из парка будут выведены два более старых Boeing 737 классического семейства.

"Фактическая картина по составу флота на следующий год будет предопределена прогнозами по росту или падению рынка, наличием или отсутствием полетов в Россию, предложением воздушных судов в лизинг", — пояснила Е. Сацкая.

По ее словам, планирование рейсов на 2016 г. будет осуществляться в соответствии с доступным флотом. На данный момент руководство "МАУ" разрабатывает механизмы резервирования ВС на случай сбоев в перелетах.

Например, в октябре авиакомпания согласовала точечное использование самолетов "Розы Ветров", а также реализовывает комплекс мер по гармонизации расписания и плана технического обслуживания авиалайнеров.

США продлили запрет на полеты над востоком Украины и Крымом из-за опасения масштабных боевых действий

Федеральное управление гражданской авиации (FAA) и Минтранс США продлили запрет, введенный 29.12.2014 г., на полеты американских авиакомпаний над Симферополем и Днепропетровском, включая всю зону летной ответственности в этих районах, до 27.10.2016 г. Соответствующее сообщение было опубликовано на официальном сайте FAA. Согласно сообщению, запрет был продлен в связи с продолжением нестабильной ситуации на востоке Украины.

"FAA продолжает оценивать ситуацию в районе Симферополя и Днепропетровска и отмечает по-прежнему существующую опасность для полетов гражданской авиации США в связи с продолжением боевых действий в этом районе. Существует также опасность более масштабных боевых действий в восточной Украине с участием сепаратистов, которые

могут ошибочно атаковать гражданские суда, восприняв их как угрозу, в частности, как это случилось с рейсом авиакомпании Malaysia Airlines 17.07.2014 г.", — отмечается в сообщении.

Также, по данным американских властей, сепаратисты имеют в своем распоряжении различные виды противовоздушного вооружения, которыми могут быть уничтожены гражданские суда США, сообщает *УНИАН*.

Российские авиакомпании увеличили объем пассажирских перевозок

По итогам января—сентября 2015 г. российские авиаперевозчики обслужили 73,5 млн пасс., что на 0,7% больше, чем за аналогичный период 2014 г. По данным Росавиации, роста трафика удалось достичь только за счет внутренних авиалиний: на них количество перевезенных пассажиров увеличилось на 16,1% — до 41,2 млн пасс. На международных линиях падение объемов перевозок составило 13,8%. При этом на рейсах в дальнее зарубежье трафик просел на 17,2% (26,6 млн пасс. против 32,1 млн пасс. годом ранее), а на направлениях в страны СНГ, напротив, вырос на 6,7% (5,7 млн пасс. против 5,3 млн пасс.).

По объему пассажиропотока на долю пяти крупнейших авиакомпаний пришлось 62,3% от всего числа перевезенных пассажиров. При этом первая пятерка крупнейших по объему трафика авиаперевозчиков по сравнению с 1 полугодием 2015 г. претерпела небольшие изменения. На пятую строчку по объему пассажиропотока вышли "Уральские авиалинии", услугами которых воспользовались почти 4,3 млн пасс. (+5,1%). По этому показателю авиакомпания обогнала АК "Россия" (входит в группу "Аэрофлот"), которая обслужила 3,9 млн пасс. (-3%).

Пассажиропоток АК "Трансаэро" с января по сентябрь увеличился на 3,2% — до 10,8 млн пасс., у авиакомпании "Сибирь" (S7 Airlines) — на 2,1% — до 6,3 млн пасс. Авиакомпания "ЮТэйр" обслужила более 4,3 млн пасс. (падение пассажиропотока авиакомпании обусловлено сокращением ее провозных емкостей).

Стабильный рост показывает АК "Аэрофлот". За отчетный период авиакомпания перевезла 19,7 млн пасс. (+10,3%). В то же время показатели внутри группы не столь однозначны. Помимо "России", падение пассажиропотока зафиксировано у OrenAir ("Оренбургские авиалинии"; -8%) и "Донавиа" (-11,6%). "Аврора", напротив, показала рост на 9,3%, сообщает *ato.ru*.

За год флот "ЮТэйр" сократился почти в 2 раза

В рамках программы повышения эффективности авиакомпания "ЮТэйр" с октября 2014 г. сократила свой парк почти в два раза — с 115 до 63 воздушных судов.

Перевозчик вывел из парка дорогостоящие новые узкофюзеляжные самолеты: все 12 Airbus A321 и 6 из 15 Boeing 737-800. Одновременно парк более возрастных и, вероятно, более дешевых в лизинге самолетов Boeing 737-400 и -500 остался на начало октября 2015 г. практически нетронутым (36 ВС по сравнению с 40 ВС годом ранее).

Сильные изменения коснулись парка региональных ВС авиакомпании. За 2014 г. авиакомпания вывела все 15 турбореактивных 50-местных Bombardier CRJ200, но оставила такое же количество более вместительных, но дешевых в эксплуатации турбовинтовых машин ATR 72-500.

Дальнемагистральный парк был также сильно сокращен, в первую очередь за счет вывода самолетов Boeing 767 и 757-200. Число первых уменьшилось с 9 до 3, от вторых авиакомпания отказалась полностью.

В результате такой реструктуризации парка провозные емкости "ЮТэйр" сократились с 16000 до 8000 кресел.

В 2015 г. убытки авиакомпаний РФ достигнут 25—30 млрд руб.

По прогнозам российской Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), суммарный операционный убыток всех авиакомпаний РФ по итогам 2015 г. может составить 25—30 млрд руб. (2014 г. российские авиакомпании закончили с убытком в 24 млрд руб.).

По мнению президента АЭВТ В. Тасуна, несколько исправить положение может обнуление ставки НДС на внутренних линиях, сообщает *Прайм*.

"Трансаэро" прекратила операционную деятельность

Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании "Трансаэро". В связи с этим с 26.10.2015 г. перевозчик прекратил полеты.

"Аэрофлот", под операционным управлением которого находится "Трансаэро", продолжит перевозить пассажиров авиакомпании до 15.12.2015 г., а также выплатит деньги за оплаченные билеты с датой вылета после 15.12.2015 г.

По данным пресс-службы "Аэрофлота", из 1,925 млн реализованных "Трансаэро" авиабилетов до 15.12.2015 г. под операционным управлением "Аэрофлота" уже перевезено 1,825 млн человек, что составляет 95% от общего числа билетов. До 15.12.2015 г. осталось перевезти 100,241 тыс. пассажиров с забронированными билетами на рейсы авиакомпании "Трансаэро", сообщают российские СМИ.

Примечание. *26.10.2015 г. стало известно, что "Трансаэро" намерена добиться через суд собственного банкротства. Ранее в том же месяце иски о банкротстве авиаперевозчика подали Сбербанк и Альфа-банк. Аналогичный иск намерен подать ВТБ. Долги через суд пытаются взыскать многочисленные контрагенты компании.*

"Трансаэро" оказалась на грани банкротства в связи с высокой долговой нагрузкой (более 250 млрд руб., включая лизинговые платежи и 85 млрд задолженности банкам) на фоне падения спроса на авиаперелеты. Авиакомпания перешла под операционное управление "Аэрофлота" в начале сентября, сообщает lenta.ru.

20.10.2015 г. стало известно, что гендиректор и со-

владелец группы S7 В. Филев подписал с акционером "Трансаэро" А. Плешаковым соглашение о продаже "не менее 51% акций "Трансаэро". Позднее он подтвердил, что намерен завершить сделку, несмотря на отзыв сертификата эксплуатанта авиакомпании с 26.10.2015 г.

Новый акционер "Трансаэро" и ее кредиторы намерены сохранить авиакомпанию

Совет директоров "Трансаэро" сменил гендиректора авиакомпании. Им стал В. Зайцев, ранее занимавший пост заместителя летного директора. Кроме того, в состав правления компании вошел А. Бурдин, который до этого работал заместителем гендиректора компании "Русал". По данным газеты *Ведомости*, он будет отвечать за финансовые и юридические аспекты деятельности "Трансаэро". Новое руководство уже приступило к исполнению своих обязанностей.

Примечание. *Вопрос о смене гендиректора "Трансаэро" был поднят после того, как совладелец группы S7 В. Филев объявил о покупке не менее 51% ценных бумаг авиаперевозчика.*

До сентября т.г. главой "Трансаэро" была совладелица компании О. Плешакова. Позже ее сменил топ-менеджер "Аэрофлота" Д. Сапрыкин, который должен был готовить перевозчика к сорвавшейся санации.

Акционеры "Сибири" (группа S7) и кредиторы "Трансаэро" планируют сохранить проблемного перевозчика. По словам А. Бурдина (ранее он предлагался банками-кредиторами на должность руководителя "Трансаэро"), будет проведен аудит компании "для поиска и возврата на баланс ликвидных активов, недопущения бесконтрольной передачи маршрутной сети, урегулирования вопросов по возобновлению операционной деятельности". Он также отметил, что банки-кредиторы разработали модель оздоровления "Трансаэро".

Новый акционер "Трансаэро" В. Филев согласовал с частью кредиторов "Трансаэро" схему ее спасения. Речь идет о конвертации долга "Трансаэро" в 49% акций новой авиакомпании, которая будет создана на базе "Сибири" и дочернего "Глобуса".

"Аэрофлот" подал новый иск к "Трансаэро"

"Аэрофлот" подал иск к "Трансаэро" на 3 млрд руб. ($47 млн). Информация об иске размещена в картотеке Арбитражного суда Москвы. Иск принят к производству 28.10.2015 г., дата рассмотрения пока не назначена. Подробности иска не раскрываются.

Это второй многомиллиардный иск "Аэрофлота" к "Трансаэро". Первый, на 5 млрд руб. ($78 млн), был подан в Арбитражный суд Москвы 13.10.2015 г. Тогда гендиректор "Аэрофлота" В. Савельев пояснил, что компания вынуждена тратить большие средства на перевозку пассажиров "Трансаэро".

С уходом "Трансаэро" с рынка ощущается падение объемов грузовых авиаперевозок

С уходом с рынка компании "Трансаэро", которая занимала второе место по объему грузоперевозок среди российских компаний, ощущается падение объемов грузовых авиаперевозок. На данный момент многие направления еще не закрыты другими перевозчиками. Падение грузооборота составило порядка 10%. Об этом сообщил руководитель отдела развития и маркетинга ЗАО "Грузовой терминал Пулково" А. Маленко.

По его словам, в связи с введением взаимных санкций и скачками курса валют компании были вынуждены переориентироваться с европейского на юго-восточное направление.

В "Шереметьево" планируется открыть подразделение грузового терминала "Пулково"

Об этом сообщил руководитель отдела развития и маркетинга ЗАО "Грузовой терминал Пулково" А. Маленко.

Он в т.ч. напомнил, что в марте 2015 г. ООО "Москва Карго" и ЗАО "Грузовой терминал Пулково" подписали соглашение о сотрудничестве. Проектом предусмотрена организация системы передачи грузов между аэропортом "Шереметьево" (г. Москва) и аэропортом "Пулково" (г. С.-Петербург) средствами автотранспорта. Предполагается, что основной объем грузопотока составит электроника, технологическое оборудование и товары народного потребления.

С открытием подразделения грузового терминала "Пулково", по словам А. Маленко, удастся качественнее организовать поставку тех грузов, которые идут на Северо-Запад, сообщает *РЖД-Партнер*.

В 3 квартале 2015 г. Air France-KLM получила рекордную прибыль

В 3 квартале 2015 г. чистая прибыль компании Air France-KLM составила EUR480 млн по сравнению с EUR86 млн за аналогичный период годом ранее. Т.о., перевозчик увеличил чистую прибыль в 5,5 раза — до максимального за последние 5 лет показателя.

Увеличение прибыли произошло на фоне сокращения расходов на топливо (из-за падения цен на нефть на 50% в годовом выражении). Экономия компании на топливе в 3 квартале составила около EUR500 млн.

Показатель EBIT в июле—сентябре вырос более чем втрое — до EUR898 млн (с EUR247 млн годом ранее). Аналитики, опрошенные *Bloomberg*, ожидали этот показатель на уровне EUR808 млн.

Выручка компании в 3 квартале увеличилась до EUR7,42 млрд (с EUR6,7 млрд). Эксперты прогнозировали выручку в EUR7,24 млрд.

По словам финдиректора авиакомпании Пьера-Франсуа Риолаччи, по итогам года Air France-KLM может впервые за 5 лет выйти на безубыточный уровень, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Прибыль Lufthansa возросла в несколько раз

По итогам 9 месяцев 2015 г. чистая прибыль немецкой авиакомпании Lufthansa (одного из крупнейших мировых авиаперевозчиков) составила EUR1,748 млрд, что в 3,6 раза превышает показатель за аналогичный период 2014 г.

Согласно отчетности компании, прибыль на одну ее акцию составила EUR3,78 (против EUR1,05 годом ранее). Выручка авиакомпании по итогам января—сентября 2015 г. достигла EUR24,304 млрд (+7,4% к показателю за аналогичный период 2014 г.).

Чистая прибыль компании за 3 квартал составила EUR794 млн (+41,5%); прибыль на акцию составила EUR1,72 (против прибыли в EUR1,22 годом ранее). Выручка возросла до EUR8,939 млрд (+5,7%).

Lufthansa прогнозирует, что показатель скорректированной прибыли до вычета процентов и налогов (EBIT) в 2015 г. составит EUR1,75—1,95 млрд. За 9 месяцев 2015 г. данный показатель составил EUR1,69 млрд (+71,4%), сообщают российские СМИ.

Растет прибыль крупнейшего украинского производителя авиадвигателей

В январе—сентябре 2015 г. компания "Мотор Сич" (крупнейшее украинское предприятие по выпуску авиационных двигателей и газотурбинных установок) увеличило чистую прибыль на 63% по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. — до 2,535 млрд грн. (с 1,533 млрд грн.). Такая информация содержится в квартальном отчете предприятия в системе раскрытия информации Национальной комиссии по ценным бумагам и фондовому рынку.

Чистый доход компании за указанный период увеличился на 45% — до 10,5 млрд грн., валовая прибыль увеличилась на 77% — до 6,8 млрд грн., а операционная прибыль — на 56% — до 4,6 млрд грн. В 1 полугодии 2015 г. "Мотор Сич" увеличила чистую прибыль на 3% — до 1,59 млрд грн., а по итогам 2014 г. — на 13% — до 1,547 млрд грн., сообщает *aviakvitok.com.ua*.

Справка. *"Мотор Сич" выпускает двигатели для вертолетов Ми-8 и Ми-17, Ка-32, самолетов Ан-70, Ан-124, Ан-140, Ан-148, Як-130, а также агрегаты для перекачки газа и энергетическое оборудование.*

Предприятие производит детали для 95% эксплуатируемых в России авиадвигателей.

Китай купит крупную партию самолетов у Airbus

Китай обязался купить у европейского авиапроизводителя Airbus 130 самолетов стоимостью $17 млрд. Заключение сделки состоялось во время визита канцлера Германии А. Меркель в Пекин.

В частности, Китай получит 30 лайнеров A330 и 100 — A320. Обе модели предназначены для перевозок на маршрутах средней протяженности: A330 в одноклассной компоновке вмещает максимум 440 пассажиров, A320 — 180 пассажиров, сообщает *ЦТС*.

Помимо мощностей в Европе, а также недавно открытого завода в США, Airbus располагает производственной площадкой и в китайском Тяньцзине, где собираются самолеты A320. Предполагается, что концерн разместит в этом же городе предприятие для выполнения завершающих работ по выпуску лайнеров модели A330.

Примечание. *По оценке главного конкурента Airbus, американской компании Boeing, в ближайшие 20 лет Китай может закупить порядка 6,33 тыс. новых самолетов общей стоимостью около $950 млрд.*

Новые рейсы, сервисы, услуги

***

С 28.12.2015 г. авиакомпания **Turkish Airlines** откроет регулярные рейсы **Запорожье—Стамбул** из аэропорта им. Ататюрка. Полеты запланированы с частотой 4 раза в неделю: по понедельникам, средам, субботам и воскресеньям. Вылеты из Стамбула в Запорожье в 16:15, возвращение обратно — в 21:00. Время в пути составит около 2 часов.

Стоимость авиабилетов в обе стороны с учетом перевозки багажа и питания начинается от $129.

По такой же цене продажу билетов открыл турецкий лоукост **Pegasus**, который намерен начать летать в Запорожье из стамбульского аэропорта им. Сабихи Гекчен с 11.12.2015 г., сообщает *avianews.com.*

***

С 25.10.2015 г. **АК "МАУ"** удвоила количество регулярных рейсов между **Киевом и Минском**. Теперь они будут выполняться ежедневно 2 раза в день.

Рейсы выполняются на Boeing 737 и Embraer 190 с двумя классами обслуживания (бизнес- и эконом-).

***

С 25.10.2015 г. **АК "МАУ"** выполнила первый прямой регулярный рейс **Киев—Ивано-Франковск**.

Новые внутренние рейсы "МАУ" PS081/082 выполняются на самолетах Boeing 737 и Embraer 190 с двумя классами обслуживания (бизнес- и эконом-) 7 раз в неделю. Вылет из Киева в 19:35, прилет в Ивано-Франковск — в 20:55. В обратном направлении вылет из Ивано-Франковска в 7:00, прилет в Киев — в 8:15.

Цена билета эконом-класса в обе стороны с учетом всех сборов и налогов составляет: из Киева — от 2,05 тыс. грн., из Ивано-Франковска — от 2,05 тыс. грн. (цена может меняться в зависимости от колебаний курса гривны к доллару).

***

22.04.2016 г. **АК "МАУ"** увеличит частотность выполнения прямых регулярных рейсов между **Одессой** и **Тель-Авивом** до ежедневных. Продажа билетов уже открыта на сайте "МАУ", в Контактном центре перевозчика, а также в офисах уполномоченных агентств авиакомпании.

Регулярные рейсы "МАУ" PS787/788 будут выполняться на Boeing 737 с двумя классами обслуживания (бизнес- и эконом-) семь раз в неделю.

Цена билета эконом-класса в обе стороны с учетом всех сборов и налогов составляет: из Одессы — от 6459 грн. (цена может меняться в зависимости от колебаний курса гривны к доллару США), из Тель-Авива — от $216, сообщает пресс-служба "МАУ".

***

27.03.2016 г. **АК "МАУ"** увеличит частотность полетов между **Киевом и Римом** до 9 еженедельных рейсов. Полеты будут выполняться на Boeing 737 с двумя классами обслуживания (бизнес- и эконом-).

Цена билета эконом-класса в обе стороны с учетом всех сборов и налогов составляет: из Киева — от 6112 грн. (цена может меняться в зависимости от колебаний курса гривны к доллару США), из Рима — от EUR218. Билеты на рейсы уже продаются, сообщает пресс-служба "МАУ".

"МАУ" запускает корпоративную программу лояльности

АК "МАУ" предлагает компаниям присоединиться со 2.11.2015 г. к новой программе Panorama Club Corporate. Участие в программе лояльности для корпоративных клиентов позволит компаниям существенно экономить средства на деловые поездки.

Так, приобретая авиабилеты для сотрудников, клиентов или партнеров на рейсы "МАУ", компания-участник Программы каждый раз получает двойную выгоду: бонусные мили на корпоративный счет компании и бонусные мили на индивидуальные счета сотрудников, клиентов и партнеров.

Для регистрации в Программе компании необходимо заполнить заявление на сайте "МАУ" и получить подтверждение о регистрации с номером корпоративного счета, правилами его использования и паролем доступа к корпоративному кабинету на сайте "МАУ".

Для получения бонусных миль компания сообщает агенту или указывает в форме бронирования на сайте "МАУ" номер корпоративного счета компании при бронировании авиабилета для сотрудника, партнера или клиента компании.

Компания может использовать бонусные мили на минимизацию затрат на командировки. В соответствии с правилами и условиями программы Panorama Club Corporate, накопленные мили в т.ч. могут быть использованы на повышение класса обслуживания, а также оплату изменения даты вылета или маршрута перелета.

Lufthansa объединит под единым брендом транспортные сервисы по перевозке пассажиров в аэропорт

Немецкая авиакомпания Lufthansa объединит под единым брендом Lufthansa Express все транспортные сервисы, обеспечивающие перевозку пассажиров в аэропорт или из него, в т.ч. высокоскоростные поезда ICE, экспресс-автобусы, лимузины и вертолеты.

Пассажиры смогут забронировать местные и региональные перевозки в дополнение к своему перелету с авиакомпанией Lufthansa под единым брендом через Интернет, через мобильное приложение или в любом турагентстве, сообщает пресс-служба авиакомпании.

Экспресс-поезд в аэропорт AIRail будет работать под названием Lufthansa Express Rail. Экспресс-автобус в аэропорт, ранее выполнявший рейсы под именем Lufthansa Airport Bus, станет называться Lufthansa Express Bus, а услуга Airport Shuttle Service будет переименована в Lufthansa Express Shuttle. Под новым брендом в сотрудничестве с Lufthansa Express в дальнейшем будут выполняться ж/д перевозки Rail & Fly, вертолетные перевозки Lufthansa Express Helicopter и лимузин-сервис Lufthansa Express Chauffeur.

Планируется также запуск проекта совместного использования автомобилей Lufthansa Express Carsharing.

В аэропорту Мюнхена дополнительно к расширению текущего сервиса экспресс-автобусов Lufthansa Express Bus авиакомпания планирует запустить новый автобусный маршрут на альпийские горнолыжные курорты Express Shuttle Service. Также путешественники смогут добраться до гор с помощью вертолетного трансфера Lufthansa Express Helicopter, сообщает *ЦТС*.

***Примечание**. Группе Lufthansa, помимо одноименного бренда, принадлежат Austrian Airlines, Swiss Airlines, Germanwings и доли в Brussels Airlines и американской JetBlue. В 2014 г. они перевезли почти 106 млн пассажиров.*

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Речные порты Украины сократили грузооборот

Объем перевалки грузов в речных портах Украины в январе—сентябре т.г. составил 3,68 млн т, что на 5,5% меньше, чем в январе—сентябре 2014 г. (3,89 млн т), свидетельствуют данные Госслужбы статистики. Перевалка экспортных грузов выросла на 17,4% — до 1,86 млн т, импортных — на 19,5% — до 293 тыс. т. Каботаж сократился на 26% — до 1,52 млн т, транзит — на 40,2% — до 8 тыс. т.

Доля экспортных грузов от общего грузооборота речных портов Украины составляет 50,5%, каботажных — 41,3%, импортных — 7,9%.

Загруженность причалов Одесского порта близка к максимальной

Как сообщает пресс-служба порта, Одесский порт демонстрирует положительную динамику в качественных и количественных показателях. Рост показателей перевалки сухих грузов в январе—сентябре т.г. составляет 14% по сравнению с январем—сентябрем 2014 г. По состоянию на 27.10.2015 г. под обработкой у причалов администрации Одесского морпорта находилось 18 сухогрузов, то есть было занято 18 из 25 причалов порта, предназначенных для перевалки сухих грузов. Лидерами по данному показателю являются ООО "Новолог" — 5 судов (4 под погрузкой металла, 1 грузится глиной), ООО "Бруклин-Киев" — 4 судна (3 под нагрузкой зерновых, 1 грузится металлом).

Общее количество судозаходов за т.г. составило 1,54 тыс., что на 6,21% больше показателя 2014 г. Показатель растет в основном за счет судов, следующих для загрузки зерновыми и металлопродукцией.

Среднее время нахождения транспортного средства в Одесском порту сократилось почти в 5 раз

Об этом в ходе заседания круглого стола, посвященного упрощению процедур торговли в портах в

рамках ВТО, сообщил замгендиректора ООО "ППЛ 33-35" А. Орлов, сообщает пресс-служба АМПУ. Исследование проведено рабочей группой, созданной коллегиальным решением по итогам обсуждения организационных вопросов на совещании с участием членов межведомственной рабочей группы по упрощению процедур торговли (МРГ), представителей контролирующих органов и администрации Одесского морского порта. При этом координатором рабочей группы предложена и определена Одесская таможня ГФС.

Учитывая показатели среднего времени пребывания транспортного средства (ТС) в порту за определенные календарные периоды, рабочая группа отметила, что в целом в 2015 г. (по сравнению с 2014 г.) наблюдается положительная динамика значительного уменьшения времени нахождения ТС с товарами на территории пункта пропуска ОМТП почти в 5 раз (с 15 часов этот показатель сократился до 3 часов).

Достижение таких показателей обусловлено комплексом мероприятий. Исследование показало, что в большей степени время нахождения груза в порту зависит даже не от контролирующих органов, а от слаженной работы экспедитора. Так, например, время от прихода груза в порт до заявления экспедитора о намерении его забрать составляет 32 часа. Время от разрешения таможни на въезд до обращения за пропуском — 28 часов, время от выдачи пропуска до въезда ТС составляет 3,45 часа, а время от последнего разрешения на выезд из порта до выезда составляет 2,45 часа.

В морпорту "Южный" продолжают проведение ремонтных работ плавсредств портового флота

Администрация морского порта "Южный" с целью обеспечения экологической безопасности и безопасности судоходства продолжает осуществление ремонтных работ по поддержанию технического состояния судов портового флота, сообщает пресс-служба АМПУ.

В 2015 г., в соответствии с требованиями технического надзора ГП "Классификационное общество "Регистр судоходства Украины" относительно эксплуатации судов, администрацией морского порта "Южный" были проведены капитальные ремонты четырех судов: рабочего катера "Бриз", лоцманского катера "Нептун", пассажирского судна "Арктур" и нефтемусоросборщика "Эколог".

В настоящее время ведутся работы по ремонту плавпричала "ПП-7".

Одесский МТП увеличит пропускную способность по зерновым грузам

Одесский морской торговый порт в 2015 г. намерен увеличить пропускную способность по зерновым грузам на 12,4% — до 11,8 млн т, сообщил замначальника администрации порта Р. Сахаутдинов.

"Сегодня мы видим устойчивую тенденцию к росту перевалки зерновых грузов в Одесском морпорту. За последние 10 лет с 3 млн т мы выходим на 10 млн т — это серьезный рост. Увеличиваем пропускную способность по зерновым грузам. В 2015 г. у нас будет внушительная цифра — почти 12 млн т", — сообщил Р. Сахаутдинов.

По его словам, в 2014 г. пропускная способность порта по зерновым грузам составляла 10,5 млн т, в 2015 г. составит 11,8 млн т. Основным направлением работы порта станет развитие контейнерных мощностей и зерновых терминалов.

Р. Сахаутдинов уточнил, что в марте 2015 г. стивидорная компания "Бруклин-Киев" запустила первую очередь зернового терминала на 78 тыс. т. За этот период 2 млн т зерна было отгружено через другие причалы порта, поскольку компания пока свой не построила. "Сейчас "Бруклин-Киев" реализует проект по зерновому терминалу емкостью до 240 тыс. т (зерновых грузов) единовременного хранения. Со стороны администрации порта будет создан причал", — уточнил представитель администрации.

Он добавил, что ООО "Олимпэкс Купе Интернешнл" будет увеличивать пропускную способность собственного терминала. Уже введена в эксплуатацию новая судопогрузочная машина, вскоре будет запущена еще одна станция авторазгрузки. При этом компания изучает возможность организации дополнительных емкостей, сообщает *Интерфакс-Украина.*

"Новотех-терминал" построит элеватор в Одесском МТП

ООО "Новотех-Терминал" планирует начать строительство элеватора мощностью хранения 110 тыс. т зерновых в Одесском морском торговом порту, сообщил замначальника администрации Одесского МТП Р. Сахаутдинов.

"В тылу причала № 25 будет построен элеватор вместимостью около 110 тыс. т. Насколько я знаю, проектная документация у наших партнеров уже готова и находится на стадии экспертизы", — сообщил Р. Сахаутдинов, добавив, что вскоре начнутся строительно-монтажные работы.

Как уточнил представитель администрации порта, "Новотех-терминал" демонстрирует высокие результаты по перевалке зерновых грузов. "Показатель времени оборота вагонов — 3,5 суток против 8 суток на больших элеваторах в Одесской области. Это очень высокий показатель", — сказал он.

Кроме того, в Одесском МТП планируется создать зерновой комплекс на причале № 7, оператором которого является компания "Металз Юкрейн". "Он (причал) имеет свой срок эксплуатации — более 50 лет, соответственно, нуждается в реконструкции. Мы находимся на стадии проектирования с администрацией порта. Длина причала — 350 м. Получены все необходимые согласования. С 2016 г. готовы приступить к строительно-монтажным работам, которые продлятся около 2 лет", — прокомментировал ситуацию Р. Сахаутдинов.

Он добавил, что работа по реконструкции причала будет распределяться на 2 участка, сначала будет реконструирована часть на 15 м, чтобы терминал мог продолжать работу с генеральными грузами. Со стороны инвесторов будут созданы новые емкости для хранения около 70 тыс. т. Пока эти планы на стадии проектирования, сообщает *Интерфакс-Украина.*

"Две стивидорных компании — "Металз Юкрейн" и "Олимпэкс Купе Интернешнл" — рассматривают технологию объединения своих элеваторов в галерею и, в принципе, образуют такой "зерновой хаб" на территории Одесского морпорта", — сообщил Р. Сахаутдинов.

Справка. *"Металз Юкрейн", созданное на базе производственно-погрузочного комплекса № 2 Одесского морского торгового порта, начало работу 1.08.1993 г. Основной вид деятельности — перегрузка грузов в смешанном сообщении. Среднемесячный объем грузоперевалки составляет около 200 тыс. т.*

GNT Olimpex Holding Ltd. объединяет частных поставщиков экспедиторских, стивидорных услуг, а также услуг по перевалке насыпных грузов. В Украине ему принадлежит ООО "Олимпэкс Купе Интернешнл".

В порту "Октябрьск" рассказали о трех проектах по строительству зерновых терминалов

Специализированный морской порт "Октябрьск" (Николаев) намерен привлечь инвесторов для трех проектов строительства мощностей для зерновых грузов в краткосрочной перспективе, сообщил директор порта А. Басюк.

"Паспортная мощность порта — 2,57 млн т, для дальнейшего развития предприятия необходимо привлечение инвестиций. Для развития предлагается 12 проектов на кратко-, средне- и долгосрочную перспективы. Если предположить, что эти проекты все будут реализованы, паспортная мощность увеличится до 30 млн т в год", — сказал А. Басюк.

Относительно краткосрочной перспективы А. Басюк назвал 3 зерновых проекта.

"Первый проект — зерновой комплекс, расположенный в тылу причалов № 1 и № 2. Инвестпредложение направлено на зернотрейдеров с собственными логистическими потоками. Предусматривается строительство складов как силосного типа, так и комплекс напольного хранения. Проектная мощность — 3,2 млн т, стоимость с учетом намывной территории и дноуглубления — $92,5 млн, срок окупаемости — 8,5 лет", — сообщил он.

Второй проект, по словам А. Басюка, это зерновой комплекс в районе вспомогательного причала. Мощность составит 2,2 млн т в год, стоимость — $49,5 млн, срок окупаемости — 4 года, единовременное хранение — до 100 тыс. т.

Третий проект вынесен за пределы порта со строительной галереей, которая будет выходить на вспомогательный причал, и обустройством судопогрузочной машины. Единовременное хранение — 100—150 тыс. т. Мощность — 2,2 млн т в год, стоимость — $49,5 млн, срок окупаемости — 4 года, сообщает *Интерфакс-Украина*.

"Все проекты предусматривают строительство станций разгрузки, как ж/д так и автомобильных, зерновые склады силосного типа и напольного хранения, автоматические системы управления. Помимо увеличения пропускной способности до свыше 10 млн т, мы ожидаем от этих проектов увеличения количества рабочих мест, также прогнозируется увеличение поступлений в бюджет в 3,5 раза", — резюмировал А. Басюк.

Справка. *СМП "Октябрьск" расположен на левом берегу Днепро-Бугского лимана, откуда осуществляется подход судов в порт. Основная специализация порта — переработка генеральных тарно-штучных грузов.*

В январе 2016 г. будет сдана вторая очередь зернотерминала "Саншайн Терминал" в Ильичевске

Второй этап строительства зернового терминала компании "Саншайн Терминал" в Ильичевском морпорту будет реализован в январе 2016 г., сообщил начальник отдела логистики компании Risoil Т. Хаджишвили.

"Пропускная способность терминала планируется на 4,5 млн т в год, возможность единовременного хранения разных видов грузов под любые виды зерна, станция взвешивания грузов, мощность по очистке и сушке зерна накопительной емкостью 5 тыс. т, 2 портальных крана, возможность обработки 3 судов — одно на причале и 2 на двустороннем пирсе, глубина причала 11,5 м, у пирса — 16 м", — рассказал он.

По словам Т. Хаджишвили, на данный момент реализован первый этап строительства терминала. Он предусматривает создание склада для единовременного хранения зерновых культур и продуктов их переработки общей мощностью 30 тыс. т и пропускной способностью 700 тыс. т в год, а также 120 авто в сутки. Также он предусматривал строительство станции выгрузки автотранспорта, автомобильных весов.

"Второй этап проекта — это строительство элеватора силосного типа объемом единовременного хранения 85 тыс. т, общей пропускной способностью 1,5 млн т, мощностей по разгрузке ж/д вагонов, строительство железнодорожных весов и т.д. Второй этап строительства будет завершен в январе 2016 г.", — отметил Т. Хаджишвили.

Он также сообщил, что третий этап проекта — это универсальный терминал единовременного хранения общей мощностью 125 тыс. т, общей пропускной способностью 2,3 млн т в год. Он предусматривает строительство второго узла разгрузки ж/д отводов и разгрузки автотранспорта, строительство двустороннего пирса с двумя причалами. Сроки завершения третьего этапа строительства терминала и сумму инвестиций он не уточнил, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Справка. *В 2012 г. Ильичевский порт сообщил о планах "Саншайн Терминал", созданной Cargill и Risoil S.A., построить зерновой терминал мощностью 4,5 млн т.*

Risoil S.A. создана в 2000 г., занимается переработкой и продажей сельхозпродукции, а также транспортировкой и логистикой. На сегодня в ее собственности находятся объекты, специализирующиеся на обеспечении логистики растительных масел, насыпных и генеральных грузов в портах Черного моря, на торговле зерновыми и техническими сельхозкультурами, на продаже и производстве растительных масел, хранении и переработке сельхозпродукции.

"НИБУЛОН" начал строительство нового зернотерминала на Южном Буге

"НИБУЛОН" 23.10.2015 г. начал строить новый перегрузочный зерновой терминал на реке Южный Буг, который войдет в филиал компании "Прибужановская". Объект возведут в селе Бугское Вознесенского района Николаевской области, сообщает пресс-служба компании.

Это будет третий элеваторный комплекс компании в Николаевской области и второй — на Южном Буге. Завершить строительство планируется к июню 2016 г.

За день до этого, 22.10.2015 г., стартовали дноуглубительные работы на Южном Буге. Работы ведутся собственными силами компании, начиная от села Сапетня Николаевского района.

"Глубина реки в районе Вознесенска составляет 1,3 м, а 25 лет назад она была на уровне 3 м. В планах компании уже к осени 2016 г. дойти до Вознесенска и к реке Мертвовод", — говорится в сообщении.

Дноуглубление позволит транспортировать по реке около 1 млн т зерна из Николаевской и Кировоградской областей, что эквивалентно 50 тыс. большегрузных автомобилей, добавляет пресс-служба.

Бердянский порт представил проект нового зернового терминала

Проектная мощность комплекса предполагается на уровне 1 млн т зерновых и продовольственных грузов в год. Предусматривается подвозка груза как железнодорожным, так и автомобильным транспортом.

Новые и реконструированные мощности разместятся в тыловой зоне причала № 2 с глубиной акватории возле него 8,4 м.

Прогнозируется, что объем перевалки зерновых и продовольственных грузов после реализации проекта увеличится в 1,8 раза, а максимальная емкость единовременного хранения таких грузов в порту — в 2,8 раза — с 15 тыс. т до почти 42 тыс. т.

Общая стоимость проекта составляет 116 млн грн., дисконтированный срок окупаемости — около 5 лет. Предполагается, что проект может быть реализован к 2018 г., сообщает *ЦТС*.

Справка. *В январе—сентябре т.г. Бердянский порт перевалил 682 тыс. т зерна, что на 2,4% меньше, чем в январе—сентябре 2014 г.*

"ТИС" намерен построить сортировочную станцию с высокой пропускной способностью

Новая сортировочная железнодорожная станция, строительство которой запланировала группа компаний "Трансинвестсервис" (ТИС, порт "Южный"), более чем вдвое увеличит текущие показатели пропускной способности в сторону терминалов ТИС — до 2,5 тыс. вагонов в сутки, заявил замгендиректора ТИС Г. Лупу.

Он отметил, что сегодня пропускная способность станции в сторону терминалов ТИС составляет 1,2 тыс. вагонов в сутки.

Начало работ запланировано на 2016 г. Строительство будет вестись в несколько этапов, так как помимо железнодорожной станции предусмотрено сооружение стафировочных и иных смежных комплексов.

Инвестором выступает группа компаний ТИС. По окончании строительства станция будет передана в распоряжение государства. В качестве компенсационного механизма будет задействован традиционный для проектов ТИС принцип гарантирования определенного количества пар поездов в сторону его терминалов. Г. Лупу не уточил стоимость данного проекта, сообщает *ЦТС*.

Справка. *В августе т.г. гендиректор ТИС А. Ставницер говорил, что в ближайшее время группа компаний намерена вложить в развитие своей железнодорожной инфраструктуры порядка $40 млн.*

Louis Dreyfus улучшит транспортную логистику возле терминала "Бруклин-Киев"

Компания Louis Dreyfus Commodities приобрела земельный участок площадью 5 га в Одессе у ООО "Евротерминал" через свою дочернюю компанию Louis Dreyfus Commodities Ukraine LTD. Участок расположен вблизи терминала "Бруклин-Киев" и предназначается для обслуживания потока грузовых автомобилей, идущих в терминал.

"На этом земельном участке мы построим парковку и пункты по отбору проб, что будет способствовать входному потоку грузовиков в Одесский терминал, который мы планируем совершенствовать до уровня ультрасовременного комплекса", — отметил председатель зернового отдела в Европе и Черноморском регионе Louis Dreyfus Commodities Ц. Суарес.

Гендиректор Louis Dreyfus Commodities Ukraine LTD. Л. Лампракис добавил, что новый земельный участок ускорит рост объемов экспорта зерна компанией.

Руководитель ООО "Евротерминал" (сухой порт возле Одесской морской гавани) А. Мажарин заявил, что соглашение с Louis Dreyfus Commodities вписывается в бизнес-стратегию "Евротерминала" по развитию паркинга, обустройству зон хранения и погрузки-разгрузки товаров через Одесский порт, сообщает *Elevatorist.com*.

"Мы остаемся владельцами земельного участка площадью 42 га в пределах сухого порта и будем в дальнейшем осуществлять существующие виды деятельности", — заявил А. Мажарин.

ЕБРР может профинансировать строительство терминала Cargill в порту "Южный"

ЕБРР рассматривает возможность выделения кредита в размере до $37 млн компании MV Cargo Ltd. для строительства зернового терминала в порту "Южный". Данный вопрос будет рассмотрен на заседании Совета директоров банка 9.12.2015 г., говорится в сообщении финучреждения.

Терминал MV Cargo Ltd. построит в партнерстве с мировым сельскохозяйственным трейдером Cargill

и Администрацией морских портов Украины (АМПУ). Его пропускная способность составит до 5 млн т зерна в год.

Общая стоимость проекта составляет $130 млн. Предполагается, что помимо ЕБРР он будет поддержан и Международной финансовой корпорацией, которая предоставит аналогичный заем на $37 млн. Объем финансового участия со стороны Cargill и АМПУ неизвестен.

Как говорится в сообщении ЕБРР, MV Cargo создана специально для реализации данного проекта.

Проект уже прошел стадию концептуального рассмотрения и готовится к финальной оценке в ЕБРР. Сейчас идет due diligence, в ходе которого будут проанализированы способность MV Cargo Ltd. реализовать проект в соответствии с требованиями банка, а также его влияние на окружающую среду и социальное значение для региона, сообщает *ЦТС.*

Справка. *Cargill, АМПУ и MV Cargo Ltd. подписали трехсторонний меморандум о данном проекте. В нем говорится о том, что Cargill купит 51% терминала. Он будет осуществлять перевалку зерновых, продуктов их переработки и других грузов. Пропускная способность первой очереди строительства составит до 5 млн т. Вторая очередь предусматривает увеличение мощности еще на 2—4 млн т. Запуск терминала предварительно запланирован на 2017 г.*

Cargill в последние годы высказывала заинтересованность к строительству портового зернового терминала на Черном море, который способствовал бы долгосрочной стратегии развития зернового и масличного бизнеса в Черноморском регионе. Терминал в "Южном" станет еще одним совместным предприятием Cargill наряду с портами Констанца (Румыния) и Новороссийск (РФ).

Ильичевский порт принял кейпсайз с углем из Австралии

Сухогруз Red Sage класса Capesize прибыл в Ильичевский порт с грузом коксующегося угля из Австралии для холдинга "Метинвест". Общий размер судовой партии составил 177,6 тыс. т, из которых 56,2 тыс. т были выгружены на рейде, и 121,4 тыс. т — непосредственно у причалов Ильичевского порта.

Недостаточные глубины у причалов Ильичевского порта вынуждают грузоотправителей искать альтернативные варианты обработки крупных грузовых партий на судах класса Capesize, используя при этом не только возможности рейдовой погрузки, но и глубоководные мощности других портов. Так, Red Sage стал практическим примером реализации новой схемы погрузки — первая часть судовой партии в объеме около 11 тыс. т железорудного сырья была погружена у причалов Ильичевского порта, вторая часть — 169,2 тыс. т — у причала 6 ГП морпорта "Южный". Всего на сухогруз было погружено 180,2 тыс. т.

Т.о., погрузка по схеме ИМПТ + МТПЮ стала уже четвертым вариантом обработки судов типа Capesize в портах Украины. Ранее суда этого класса либо грузились полностью у глубоководных причалов ГП "МТПЮ", либо догружались в ГП "МТПЮ" после погрузки первой части судовой партии у причалов ТИС, либо использовалась дорогостоящая схема рейдовой дозагрузки в Ильичевском порту, сообщает *ЦТС.*

К ТЕМЕ:

Будет ли Ильичевский порт интересным крупным грузоотправителям

Использование варианта погрузки Ильичевск + МТПЮ может стать для грузоотправителей альтернативой уже наработанной схемы погрузки судов типа Capesize на терминалах ТИС с дозагрузкой на ГП "МТПЮ", отмечает старший аналитик *ЦТС-Консалтинг* А. Исаев. Этот шаг мог бы повысить загрузку мощностей ГСК в Ильичевском порту и уменьшить потери от ухода части грузопотока на более конкурентный частный ТИС, добавляет он.

Но для этого Ильичевскому порту необходимо существенно увеличить норму погрузки — с сегодняшних 10—12 тыс. т/сутки до 25 тыс. т/сутки. "От того, сможет ли новый менеджмент порта справиться с этой задачей, и зависит, будет ли Ильичевский порт интересным крупным грузоотправителям",— резюмирует эксперт.

Добиться повышения нормативов погрузки Ильичевский морской торговый порт намерен в ближайшее время за счет, в том числе, инвестиций в средства малой механизации: грейферы и мобильные перегружатели. Также Ильичевский филиал АМПУ уже в 2016 г. начинает дноуглубление канала и акватории — соответствующий проект уже подготовлен. "Планируется реконструкция акватории Ильичевского порта, углубление подходного канала до 16 м", — заявил замминистра инфраструктуры Ю. Васьков.

Глава профсоюза Ильичевского морского торгового порта С. Брызгалов считает, что инвестирование в дноуглубление и увеличение скорости погрузки в первую очередь выгодно самому государству, сообщает *ЦТС.*

"Государственный стивидор с каждой гривни прибыли 35 копеек отдает государству. Поэтому государство должно быть заинтересовано в повышении конкурентоспособности госстивидора перед частным оператором. В Украине, если брать импортные навалочные грузы, с нами может конкурировать только ТИС. Что же касается МТП "Южный", то он ориентирован на экспорт в силу своей специфики погрузки. Переработав уголь с сухогруза Red Sage, коллектив доказал, что госстивидор не менее эффективный и конкурентный, чем частный оператор", — говорит руководитель профсоюза Ильичевского порта.

Группа "МИГ" планирует участвовать в концессионном конкурсе в Бердянском порту

"Мариупольская инвестиционная группа", которая управляет Азовским судоремонтным заводом и компанией "УкрТрансАгро", планирует зайти в Бердянский порт, заявил исполнительный директор УК "МИГ" О. Иванюшенко, сообщает *ЦТС.*

"В проработке проект по перевалке наливных грузов на наших причалах (Азовского судоремонтного завода) и проект по выходу в Бердянский порт, как это предусмотрено стратегией развития "УкрТрансАгро", — отметил О. Иванюшенко.

В морпортах Украины слишком высокая стоимость логистических услуг

Замминистра аграрной политики и продовольствия В. Рутицкая сообщила, что стоимость логистических услуг в морпортах Украины завышена примерно на 40% по сравнению с аналогичными услугами в Германии.

"В украинских портах стоимость логистических расходов примерно на 40% больше, чем на такие же услуги в Германии, и на 30% больше, чем расходы в США", — отметила В. Рутицкая.

Она добавила, что зерновому сектору нужна более эффективная конкурентоспособная логистическая система, причем перевалочных мощностей в будущем станет недостаточно, сообщает *ЦТС.*

"Зерновая логистика в Украине сталкивается с еще одним вызовом — недостаточная пропускная способность. Нужна программа целостного инвестирования и реформ. Мощность зерновых терминалов в морских портах позволяет перевалить до 33 млн т зерна (85% утилизации). Этого достаточно для экспорта тех объемов зерновых, которые сегодня производит Украина. Но мощностей нужно больше для дальнейшего увеличения экспорта", — отметила замминистра.

Справка. *С потерей крымских портов мощности по перевалке зерновых в Украине сократились примерно на 10%. В то же время рост экспорта привел к росту загрузки зерновых терминалов с 62% в 2012—2013 маркетинговом году до более чем 100% в 2014—2015 МГ.*

Проблема с сертификатами вынуждает компании выводить суда из-под флага Украины

Сертификаты, необходимые судну для возобновления своей работы после ремонта на класс, должны иметь бессрочный характер, заявил зампредседателя правления ЧАО "Украинское Дунайское пароходство" (УДП, Измаил) В. Запорожан. Он подчеркнул, что в Украине процедура получения сертификатов после ремонта чрезмерно затянута.

"После окончания работ и получения всех необходимых документов регистра судно 2 месяца ждет сертификат на право плавания под флагом Украины, а потом еще некоторое время — сертификат на минимальный экипаж. Я говорю это как представитель единственной в стране государственной судоходной компании. Мы с этим сталкиваемся регулярно", — отметил он, добавив, что по этой причине "количество судов под украинским флагом падает, а под молдавским и даже монгольским — растет".

По словам В. Запорожана, предложения об изменении данных процедур и отмене ограничения срока действия необходимых сертификатов ранее уже направлялись в адрес правительства, но пока реакции на них нет, сообщает *ЦТС.*

Грузооборот портов Прибалтики сократился

Грузооборот портов стран Прибалтики (Латвия, Литва, Эстония) в январе—сентябре 2015 г. сократился на 3% по сравнению с январем—сентябрем 2014 г. — до 109,75 млн т.

Снижение перевалки грузов в порту Таллинн составило 21% — до 17,03 млн т, в порту Вентспилс — 14,3% — до 17,65 млн т.

Порт Рига, лидирующий по грузообороту среди портов стран Прибалтики, перевалил 30,03 млн т грузов, что на 0,1% меньше, чем в январе—сентябре 2014 г. Доля перевалки грузов портом составляет 27,4% совокупного объема.

Остальные порты в отчетном периоде показали рост грузооборота. Объем перевалки грузов в порту Клайпеда увеличился на 9,3% — до 28,92 млн т, Силламяэ (по линейно-аппроксимированным данным) — на 2,8% — до 5,78 млн т, Лиепая — на 7,2% — до 3,96 млн т. Терминал Бутинге увеличил перевалку сырой нефти на 22,4% — до 6,39 млн т, сообщают *МорВести.*

Справка. *В 2014 г. порты Прибалтики перевалили 144,8 млн т, из них: порт Рига — 41,1 млн т, Клайпеда — 36,4 млн т, Таллинн — 28,3 млн т, Вентспилс — 26,2 млн т.*

Обнародован рейтинг стивидоров России по грузообороту

Грузооборот стивидоров ОАО "АК "Транснефть" по итогам января—сентября т.г. составил 94,26 млн т (+9,6% к январю—сентябрю 2014 г.). Доля холдинга в структуре грузооборота РФ составила 19% (+1,2 п.п. к январю—сентябрю 2014 г.). Положительная динамика перевалки грузов отмечена у всех стивидорных компаний, принадлежащих "Транснефти".

Грузооборот группы "Новороссийский морпорт" (НМТП) разделен по равным долям — 51,82 млн т (+3,8%) — между "Транснефтью" и группой "Сумма". При этом на долю перевалки стивидорами НМТП приходится 55% от общего объема перевалки стивидоров "Транснефти" (снижение на 3,1 п.п. по сравнению с январем—сентябрем 2014 г.).

Группа "Сумма" занимает 2 место по грузообороту среди холдингов — 11,2% грузооборота РФ, или 55,6 млн т (+1,9%). Почти весь объем, или 93,2% от стивидорного бизнеса группы приходится на перевалку грузов на терминалах группы НМТП (+1,7 п.п.).

Грузооборот стивидоров холдинга "Кузбассразрезуголь" (КРУ) за отчетный период увеличился на 9,1% — до 30,19 млн т. Совокупный грузооборот стивидоров холдинга СУЭК в январе—сентябре сократился на 1,3% — до 27,05 млн т.

5 место в отчетном периоде занимает оборот стивидоров холдинга UCL Ports, которые увеличили грузооборот на 9,1% — до 24,79 млн т. Доля холдинга по сравнению с январем—сентябрем 2014 г. увеличилась на 0,3 п.п. — до 5%, сообщают *МорВести.*

Maersk Line и MSC решили прекратить прямые судозаходы из Китая в Черное море

Партнеры по альянсу 2M и 2 крупнейших контейнерных перевозчика в мире — Maersk Line и Mediterranean Shipping Co. (MSC) — сообщили о намерении прекратить работу прямого сервиса из Азии на порты Черного моря из-за снижения спроса и продолжающегося падения фрахтовых ставок.

MSC сообщила в заявлении о намерении приостановить работу сервиса Great Sea на направлении из Азии

на порты Черного моря, начиная с первой недели ноября. Данный сервис (название у Maersk — AE3) работает по маршруту: Йокогама—Нагоя—Пусан—Шанхай—Нинбо—Янтьян—Сингапур—Измит—Амбарлы—Констанца—Ильичевск—Одесса—Новороссийск.

Maersk Line объявила о слиянии сервисов AE3 и AE15. Слияние позволит сократить флот, обслуживающий это направление, на 9 судов вместимостью 5,5 тыс. TEU. MSC будет обслуживать порты Черного моря с трансшипментом через турецкий Асияпорт. Maersk Line сообщила, что будет осуществлять доставку в порты Черного моря через сеть фидерных сервисов.

Комментируя решение о сокращении сервиса, Maersk ссылается на "рыночные условия", MSC — на "неожиданно низкий спрос", сообщают *МорВести.*

Украинское Дунайское пароходство стало в 2,5 раза прибыльнее

ЧАО "Украинское Дунайское пароходство" в январе—сентябре 2015 г. увеличило чистую прибыль в 2,5 раза по сравнению с январем—сентябрем 2014 г. — до 35,39 млн грн. Чистый доход компании за отчетный период увеличился на 50% — до 425 млн грн.

УДП осуществляет свыше 30% транспортных перевозок по Дунаю. Его флот насчитывает почти 400 самоходных и несамоходных речных и 30 морских судов. Основу дунайских перевозок флота составляет украинское металлургическое сырье, поставляемое для различных потребителей в придунайских странах, сообщает *Интерфакс-Украина.*

Николаевский морпорт освоит миллионы гривен капинвестиций

АМПУ запланировала на развитие Николаевского морского порта в 2016 г. 108 млн грн. капитальных инвестиций. Средства будут потрачены на реконструкцию 8 причала, обустройство якорной стоянки в акватории порта. Кроме того, в планах ремонт 9 и 10 причалов, передает пресс-служба порта.

Сумма капитальных инвестиций, запланированная на 2016 г., является рекордной для Николаевского морпорта за последние 5 лет. В 2013 г. было запланировано освоить 9 млн грн., в 2014 г. — 2,8 млн грн., в 2015 г. — 15,38 млн грн.

"Такая значительная сумма запланированных капитальных инвестиций дает нам очень широкие перспективы для развития. Эти деньги являются госинвестициями в развитие инфраструктуры порта Николаев, которые вместе со средствами частных инвесторов позволят нам существенно повысить конкурентоспособность Николаевского морского региона, обеспечить потребности портовых операторов с учетом растущих грузопотоков и современных реалий морского бизнеса. Теперь домашняя работа нашей команды — освоить эти инвестиции", — заявил начальник администрации морпорта А. Попов.

АМПУ наращивает объемы дноуглубительных работ в морских гаванях

ГП "АМПУ" продолжает наращивать объемы дноуглубительных работ в морских гаванях, сообщает пресс-служба ведомства.

Так, в Мариупольском морском порту продолжаются работы по эксплуатационному дноуглублению канала Угольной гавани землесосом Severodvinskiy, что уже позволило каждый месяц стабильно увеличивать проходную осадку.

По состоянию на 30.10.2015 г. проходная осадка увеличена на 20 см и достигла 7,6 м. Исполнителем дноуглубительных работ по контракту с АМПУ является ООО "Техморгидрострой Николаев", которое в настоящее время изъяло по каналу Угольной гавани 400 тыс. куб. м, что составляет половину от запланированного объема дноуглубления.

В АМПУ отмечают, что Мариупольский порт и в дальнейшем будет работать в штатном режиме.

Одновременно организована работа по эксплуатационному дноуглублению в Бердянском морском порту, в который 24.10.2015 г. прибыло судно Milford, которое после оформления таможенных формальностей начало запланированные работы по поддержанию глубин на подходных каналах Бердянского морского порта.

Тендер на закупку услуг по дноуглублению Днепра начнется после завершения экспертизы сметы

Об этом сообщил замминистра инфраструктуры Ю. Васьков. "По дноуглублению Днепра остался один документ ГП "Укринвестэкспертизы". Мы с ними работаем, вопрос очень сложный, потому что подобные дноуглубительные работы за 24 года не проводились. Проводились ли они раньше, мне сложно сказать. По информации "старожилов", подобные породы не углублялись вообще. Поэтому экспертиза должна быть, и мы надеемся, что в ближайшее время она будет закончена", — сказал он.

По словам Ю. Васькова, КМУ утвердил финансирование дноуглубительных работ в размере 50 млн грн. "Три четверти документов получены. Мы работаем с "Укринвестэкспертизой", и если получим экспертизу сметы, то торги возобновятся", — добавил замминистра.

Вместе с тем, по его словам, для кардинального изменения ситуации в модели речной логистики, чтобы сделать ее системной, перспективной и инвестиционно привлекательной, необходимо принятие закона о внутреннем водном транспорте, сообщает *Интерфакс-Украина.*

"Насколько я знаю, он уже в финальном компромиссном варианте в парламенте. Он, в частности, отменяет ряд сборов с речных перевозчиков. Сборы с речных перевозчиков должны быть значительно меньшими, но целевыми", — отметил Ю. Васьков.

Справка. *Ранее в "Укрводпути" заявляли, что одним из самых сложных мест на Днепре считаются Днепродзержинские ворота. "В районе Днепродзержинска находится каменная гряда — бывшие пороги, которые так и не были расчищены. Для того, чтобы судно прошло этот участок с осадкой 3,2 м, необходимо, когда не работает ГЭС, поднимать уровень воды на плотине по заказу судоходной компании", — отмечали на предприятии.*

В августе т.г. гендиректор компании "НИБУЛОН" А. Вадатурский заявил, что Мининфраструктуры сомне-

вается в необходимости дноуглубления Днепра. В свою очередь министерство опровергло это заявление, отметив, что причиной задержки с окончательным согласованием проекта дноуглубления являются недостатки представленного "НИБУЛОНОМ" проекта. По информации ведомства, в процессе прохождения экспертизы были получены обоснованные замечания ГП "Укргосстройэкспертиза" о наличии в проекте определенных недостатков. Получение от проектанта откорректированной документации ожидалось в начале сентября, после чего проект должен получить окончательное экспертное согласование, а также заключение Госэкоэкспертизы Минэкологии.

Maersk обещает инвестировать в Индонезию при открытии рынка каботажных перевозок

Датская судоходная корпорация Maersk готова инвестировать $3 млрд в Индонезию в течение 5 лет при условии внесения изменений в законодательство страны, регулирующее судоходную отрасль, сообщила министр, курирующая работу государственных предприятий Индонезии, Р. Сумарно.

По словам министра, Maersk сейчас видит большой потенциал в сфере развития каботажного судоходства в Индонезии. Однако министр отметила, что основным препятствием на пути реализации инвестиционной программы Maersk, направленной на развитие присутствия на этом рынке, является действующее законодательство Индонезии, допускающее к каботажным перевозкам только те компании, которые контролируются национальным капиталом. Для Maersk контроль над бизнесом является обязательным условием.

Согласно закону 2008 г., только национальные перевозчики, оперирующие судами под флагом Индонезии, могут осуществлять перевозки между островами архипелага. Согласно закону, принятому в 2005 г., национальные грузы могут перевозиться только национальными перевозчиками.

С другой стороны, индонезийские судоходные компании не могут развиваться достаточно интенсивно, чтобы обеспечить эффективный и недорогой логистический сервис по доставке грузов внутри страны, расположенной на более чем 17 тыс. островов, в связи с высокой стоимостью заемного финансирования, необходимого для расширения, модернизации и текущего обслуживания флота.

Министр отметила, что правительство работает над пересмотром мер, принятых ранее для ограничения участия международного капитала в ряде отраслей экономики, с целью привлечения международных инвестиций. Однако она не уточнила, затронет ли планируемая либерализация сектор морских перевозок, сообщает *ЦТС.*

В Танзании начали строить порт

На территории Танзании началось строительство нового порта и создание особой экономической зоны. Строительство порта обойдется примерно в $10 млрд и проходит при существенной поддержке Омана и Китая.

С появлением нового порта Танзания может стать логистическим хабом, который будет обслуживать весь восток Центральной Африки, сообщают *МорВести.*

Справка. *Порт строится в 75 км от Дар-эс-Салама, где находится крупнейший на сегодня порт Танзании. Реализация проекта первой очереди порта займет 3 года и позволит принимать контейнеровозы вместимостью до 8 тыс. TEU. Всего строительство займет около 10 лет.*

Емкость мирового контейнерного флота вырастет до рекордного тоннажа

Суммарная провозная способность мирового контейнерного флота в 2015 г. вырастет до рекордного тоннажа, несмотря на низкий спрос на перевозки, в частности в Европе. Датский аналитик из Sydbank Я. Педерсен отмечает, что судовладельцы продолжают придерживаться стратегии заказа огромных контейнеровозов в надежде на экономию за счет эффекта масштаба. Однако это замедляет восстановление ставок тарифов на перевозки.

По словам главного аналитика Балтийского и международного морского совета П. Сэнда, в 2015 г. новые суда добавят рынку примерно 1,6 млн TEU провозной емкости.

"Это самый высокий показатель за всю историю", — отметил он, добавив, что такую совокупную емкость обеспечат менее чем 200 судов. Для сравнения: чтобы достичь 1,5 млн TEU в 2008 г., требовалось 436 контейнеровозов.

По подсчетам лондонской консалтинговой компании Drewry Shipping Consultants, перевозки на контейнерном рынке в т.г. вырастут на 2,2%, что вдвое хуже, чем прогнозировалось ранее. При этом совокупная провозная способность судов вырастет на 7,7%.

Аналитик Drewry Нэйл Дэккер утверждает, что судовладельцы не смогут сдерживать падение ставок на перевозки, если не отсрочат поступление на рынок новых судов. Сейчас новые контейнеровозы вмещают на 40% больше груза, чем менее 10 лет назад, сообщает *ЦТС.*

Греческие судовладельцы инвестировали в строительство новых судов

Несмотря на сложную ситуацию в экономике, флот, контролируемый греческими судовладельцами, продолжает расти. С начала т.г. греческие судовладельцы заказали в общей сложности 118 судов стоимостью более $5,6 млрд.

Согласно недавнему исследованию Naftiliaki, греческий капитал также инвестировал $3 млрд в покупку 42 судов на вторичном рынке.

В структуре инвестиций преобладали заказы на суда для перевозки энергетических грузов: были размещены заказы на 70 танкеров и 15 танкеров-газовозов, в основном для перевозки СПГ. В числе сделок на вторичном рынке, правда, более половины составили балкеры (23 судна), и был приобретен 1 контейнеровоз, сообщают *МорВести.*

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Состоялась госрегистрация ПАО "Українська залізниця"

21.10.2015 г. состоялась государственная регистрация ПАО "Українська залізниця", код ЕРДПОУ 40075815. Процедуру выполнил отдел госрегистрации юрлиц и физических лиц-предпринимателей Печерского района регистрационной службы Главного теруправления в г. Киев. В Едином госреестре указано, что сокращенное наименование акционерного общества — ПАО "Укрзалізниця", а название общества на английском языке — Public joint-stock company Ukrainian railway (сокращенно — JSC Ukrzaliznytsia).

Согласно Уставу ПАО "Укрзалізниця", учредителем общества является государство Украина в лице КМУ. Уставный капитал общества составляет 229879,115 млн грн.

21.10.2015 г. также состоялось первое заседание правления ПАО "Укрзалізниця", посвященное организации работы вновь созданного общества.

Правление акционерного общества приняло решение обратиться в Мининфраструктуры с просьбой инициировать избрание председателя правления ПАО "Укрзалізниця" в соответствии с конкурсными процедурами, установленными законодательством.

В течение 10 дней планируется подать заявление в Нацкомиссию по ценным бумагам и фондовому рынку по выпуску акций ПАО "Українська залізниця". Выпуск акций предусмотрен постановлением КМУ от 2.09.2015 г. № 735, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Справка. *Регистрация ПАО завершила процесс корпоратизации "Укрзалізниці".*

Правительство уже утвердило Устав общества и согласовало состав правления.

На регистрацию в Единый госреестр юр- и физлиц-предпринимателей подан 21 филиал ПАО "Українська залізниця"

Об этом на пресс-конференции 23.10.2015 г. сообщил и.о. гендиректора "Укрзалізниці" А. Завгородний. В частности, по его словам, на регистрацию поданы: региональные филиалы — железные дороги, филиалы "Дарницкий вагоноремонтный завод", "Панютинский вагоноремонтный завод", "Центр транспортного сервиса "Лиски", "Рефрижераторная вагонная компания", "Винницатрансприбор", "Центр управления промышленностью", "Староконстантиновский завод железобетонных шпал", "Главный информационно-вычислительный центр", "Центральная станция связи", "Единый расчетный центр железнодорожных перевозок", "Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт железнодорожного транспорта", "Проектно-конструкторское технологическое бюро информационных технологий", "Центр обеспечения производства", "Медиацентр "Магистраль", "Центр профессионального развития персонала", "Центр охраны здоровья", сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

Deloitte объективно оценила активы "Укрзалізниці"

Оценка активов железных дорог Украины, проведенная компанией Deloitte в рамках реформирования "Укрзалізниці", была объективной. Такое мнение высказал в интервью агентству *Интерфакс* директор по реформированию, имущественной и правовой политике "Укрзалізниці" Е. Кравцов. По его словам, "объективность оценки подтверждают два простых факта: первый — репутация компании Deloitte, второй — рецензия ФГИУ".

Также он добавил, что часто появляются вопросы о том, что "Укрзалізниця" стоит "всего" $10 млрд, однако попытки увязать оценку с курсом валют текущего года некорректны, т.к. чисто юридически оценка должна была быть проведена по состоянию на 30.06.2014 г.

"У нас была задержка с оценкой из-за жалоб в АМКУ, суд и так далее. В итоге мы получили оценку в августе 2015 г., фактически через год после даты, на которую она проводилась. Даже с этим курсом, если сравнить с "РЖД", по стоимости 1 км пути, с европейскими железными дорогами, мы не недооценены — мы вполне на уровне, сравнимом с "РЖД" (даже с учетом того, что они в течение последних 10 лет активно вкладывают в инфраструктуру и подвижной состав значительные средства как из федерального бюджета, так и за счет тарифов)", — отметил Е. Кравцов.

"Ernst&Young при ежегодном аудите оценивает стоимость наших основных фондов примерно в 70 млрд грн., Deloitte оценил в три раза выше, потому что, проводя оценку, они взяли оптимистический сценарий развития железнодорожной отрасли", — отметил Е. Кравцов.

Также он подчеркнул, что ж/д объекты не планируются к продаже, и если будет приниматься решение продать какой-либо из них по причине непрофильности, по закону для этого будет проводиться отдельная оценка этого объекта.

А. Завгородний отчитался о положительных изменениях в отрасли

23.10.2015 г. состоялась пресс-конференция главы "Укрзалізниці" А. Завгороднего на тему: "Новый этап развития железных дорог Украины, основные достижения нового менеджмента за 3 квартал 2015 г. и перспективы работы в формате ПАО "Українська залізниця". В мероприятии также принял участие директор по реформированию, имущественной и правовой политике "Укрзалізниці" Е. Кравцов.

А. Завгородний отметил увеличение доходов отрасли, в т.ч. за июль—октябрь было получено доходов более 22,5 млрд грн. (31,8% к аналогичному периоду 2014 г.); финансовый результат деятельности положительный. "Укрзалізниця" платит налоги в бюджеты всех уровней в среднем 1224,7 млн грн. в месяц. В течение июля—октября активизировалась работа по проведению ремонтов основных средств отрасли.

Так, за указанный период было осуществлено ремонтов на общую сумму более 1,3 млрд грн., что больше, чем за аналогичный период 2014 г., на 29,7%.

За июль—октябрь 2015 г. зафиксировано увеличение объемов перевозки грузов. В частности, было перевезено 124,430 млн т грузов (на 1,06 млн т, или на 0,86% больше, чем за аналогичный период 2014 г.). Увеличение произошло за счет внутренних перевозок (на 8,45 млн т, или +15,6%). При этом экспорт уменьшился на 5,14 млн т, или на 10,76%, транзит — на 1,76 млн т, или на 20,94% и импорт — на 0,5 млн т, или на 3,82%.

Также, по словам А. Завгороднего, произошли положительные изменения в секторе пассажирских перевозок. В частности, за июль—октябрь 2015 г. в дальнем сообщении было перевезено 29,1 млн пасс., что составляет 96,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Получены доходы от перевозки пассажиров в дальнем сообщении в сумме 1793,4 млн грн., или 105,1% к 2014 г. В целом благодаря мерам по повышению эффективности пассажирских перевозок за 9 месяцев т.г. улучшен финансовый результат от пассажирских перевозок в дальнем сообщении почти на 0,5 млрд грн. по сравнению с аналогичным периодом 2014 г., сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

В 2016 г. "Укрзалізниця" планирует повысить тарифы на грузоперевозки

С 1.01.2016 г. ПАО "Українська залізниця" намерено повысить тарифы на грузовые железнодорожные перевозки на 15%, при этом тарифы на перевозку угля планируется повысить на 5%. Об этом 29.10.2015 г. сообщил журналистам руководитель "Укрзалізниці" А. Завгородний. По его словам, соответствующие документы уже направлены на рассмотрение ряду ведомств.

Также А. Завгородний отметил, что следующее повышение тарифов на грузоперевозки планируется провести в июле 2016 г.

Повышение тарифов на пассажирские перевозки будет рассматриваться после соответствующего анализа, сообщает *Интерфакс-Украина*.

В 2016 г. "Укрзалізниця" надеется получить около 78 млрд грн. дохода

ПАО "Українська залізниця", созданное на базе "Укрзалізниці", заложило в проекте финплана на 2016 г. получение дохода в размере 78 млрд грн. Об этом в ходе встречи с журналистами сообщил глава "Укрзалізниці" А. Завгородний.

При этом он уточнил, что 78 млрд грн. доходов заложено согласно перспективному плану. В целом же имеется 3 варианта плана.

Первый вариант финплана подготовлен на основании показателей текущего года. Второй подготовлен с учетом увеличения доходной ставки на 15% за счет поднятия тарифа на грузоперевозки — это позволит потратить порядка 7 млрд грн. капинвестиций. Если повышения тарифов не произойдет, "Укрзалізниця" потратит 3 млрд грн., как в 2015 г., сообщает *УНИАН*.

По словам А. Завгороднего, до 15.11.2015 г. планируется передать проект финансового плана на рассмотрение правительственного комитета, а до 1.12.2015 г. — на согласование в КМУ.

Львовская ж/д увеличила чистую прибыль

В январе—сентябре 2015 г. Львовская железная дорога (ЛЖД) увеличила чистую прибыль на 15% по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. — до 102,4 млн грн.

Согласно финансовому отчету предприятия, обнародованному в системе раскрытия информации Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку (НКЦБФР), чистый доход ЛЖД за 9 месяцев возрос на 49% — до 8,18 млрд грн., сообщает *Интерфакс-Украина*.

По итогам 1 полугодия 2015 г. ЛЖД увеличила чистую прибыль на 32% по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. — до 71,5 млн грн., а ее чистый доход вырос на 50% — до 5,32 млрд грн.

За 9 месяцев прибыль ЮЖД существенно увеличилась

В январе—сентябре 2015 г. Южная ж/д (ЮЖД) увеличила чистую прибыль в 6,7 раза по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. — до 105,125 млн грн. Согласно отчету предприятия в системе НКЦБФР, его чистый доход за 9 месяцев т.г. увеличился на 38% — до 7,18 млрд грн.

В 1 полугодии 2015 г. ЮЖД увеличила чистую прибыль более чем в 20 раз — до 66,163 млн грн., чистый доход — на 41% — до 4,689 млрд грн.

Наблюдается положительная тенденция увеличения прибыли ЮЗЖД

В январе—сентябре 2015 г. Юго-Западная ж/д (ЮЗЖД) увеличила чистую прибыль на 37,8% по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. — до 77,068 млн грн. Согласно отчету ЮЗЖД в системе раскрытия информации НКЦБФР, чистый доход предприятия за 9 месяцев вырос на 34% — до 9,826 млрд грн.

В январе—июне 2015 г. ЮЗЖД увеличила чистую прибыль в 2,8 раза по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. — до 15,013 млн грн., чистый доход вырос на 37,6% — до 6,418 млрд грн., сообщает *Интерфакс*.

Одесская ж/д увеличивает прибыль

В январе—сентябре 2015 г. Одесская ж/д увеличила чистую прибыль по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. на 74% — до 207,041 млн грн.

Согласно квартальному отчету предприятия в системе раскрытия информации НКЦБФР, чистый доход магистрали за указанный период возрос на 40% — до 9,291 млрд грн. При этом валовая прибыль предприятия за 9 месяцев 2015 г. увеличилась в 3,8 раза — до 2,477 млрд грн., а операционная прибыль возросла почти в 3 раза — до 885,8 млн грн.

В 1 полугодии 2015 г. Одесская ж/д увеличила чистую прибыль в 1,7 раза — до 107,51 млн грн. (с 61,63 млн грн.).

По итогам 2014 г. Одесская ж/д увеличила чистую прибыль по сравнению с 2013 г. на 32,4% — до 147,02 млн грн. (со 111,07 млн грн.), сообщает *УНИАН*.

Введен запрет на перевозки полувагонов "РЖД" в адрес ООО "Николаевский глиноземный завод"

С 22.10.2015 г. "Укрзалізниця" ввела конвенционный запрет на перевозки полувагонов "РЖД" в адрес ООО "Николаевский глиноземный завод" — предприятия полного цикла, входящего в структуру компании "Русал" (дислоцируется в Николаевском портовом регионе).

Завод обслуживается Днепро-Бугским МТП, а также припортовой ж/д станцией Жовтневая, находящейся на балансе "Укрзалізниці". Конвенция охватывает перевозки вагонным парком "РЖД" назначением на указанную станцию, сообщает *РЖД-Партнер*.

А. Пивоварский взял под контроль вопрос обеспечения вагонами ГП "Артемсоль"

С 22.10.2015 г. "Укрзалізниця" разрешила перевозки полувагонами "РЖД" продукции ГП "Артемсоль" (Донецкая ж/д). Такой шаг стал следствием совещания в Мининфраструктуры, посвященного проблемам обеспечения ГП "Артемсоль" железнодорожным подвижным составом.

Министр инфраструктуры А. Пивоварский взял вопрос обеспечения предприятия вагонами под свой личный контроль. Руководству "Укрзалізниці" и ГП "УТЛЦ" даны поручения решить проблему погрузочного ресурса для нужд производителя, сообщает *РЖД-Партнер*.

"Метинвест" восстановил разрушенный мост в Мариуполе

ГМК "Метинвест" завершила восстановление ж/д моста через реку Кальчик, расположенного между станциями Сартана и Мариуполь, который был взорван в результате теракта в декабре 2014 г. Как сообщили в "Метинвесте", по восстановленному мосту прошел первый состав с металлопродукцией "Азовстали". Полностью ввести мост в эксплуатацию "Укрзалізниця" планирует в ближайшие дни.

Справка. *Мост соединяет меткомбинаты им. Ильича и "Азовсталь" с Мариупольским торговым портом.*

Восстановление моста профинансировала группа "Метинвест", которая приступила к капитальному ремонту летом. Ожидалось, что проект обойдется компании в 12 млн грн., однако общая сумма составила около 16 млн грн.

Украина и Молдова построят новый ж/д участок в обход Приднестровья

Железнодорожники Украины и Молдовы планируют реализовать проект строительства ж/д участка Березино—Басарабяска, а также капитально отремонтировать пути на участке Арциз—Березино. Об этом 20.10.2015 г. договорились в ходе переговоров в Одессе председатель Одесской ОГА М. Саакашвили, глава "Укрзалізниці" А. Завгородний, а также руководители ГП "Железная дорога Молдовы" и Одесской железной дороги.

Также участники встречи договорились инициировать процедуру открытия международного железнодорожного совмещенного пункта пропуска "Березино". Для этого нужно внести соответствующие изменения в пограничные соглашения железнодорожных администраций обеих стран.

Проведение переговоров относительно проекта строительства ж/д участка Березино—Басарабяска инициировала Одесская ОГА. Как отметил А. Завгородний, данный участок — прямой путь из Молдовы на одесские порты; он свяжет Украину с Молдовой в объезд Приднестровья.

"После восстановления эта ж/д создаст дополнительные удобства для эффективной логистики в сфере грузоперевозок", — подчеркнул глава "Укрзалізниці".

Необходимыми условиями реализации проекта являются организация движения не менее 6 пар поездов в сутки согласно действующему законодательству Украины и Молдовы, а также внесение его в финплан железных дорог на 2016 г. Участники проекта также будут искать инвесторов.

По предварительным расчетам, работы начнутся летом 2016 г., сообщает *УНИАН*.

Для нормального скоростного ж/д сообщения Одессы и Киева необходимо построить отдельную ветку

Такое мнение высказал директор по реформированию, имущественной и правовой политике "Укрзалізниці" Е. Кравцов. При этом он отметил, что для строительства ж/д ветки потребуется слишком большой объем инвестиций, который "Укрзалізниця" на данный момент вряд ли осилит. По словам Е. Кравцова, необходимость строительства отдельной ветки продиктована очень плотным движением грузовых и пассажирских поездов в направлении Одессы; гарантировать, что пассажирский поезд может там развить скорость 160 км/ч, практически невозможно. В настоящее время поезда в Одессу идут фактически по объездному маршруту: прямая автомобильная дорога занимает 450 км, а маршрут по ж/д — около 700 км.

По мнению представителя "Укрзалізниці", можно было бы пригласить к строительству ж/д линии в Одессу частную компанию, однако для этого необходима и отдельная законодательная база, сообщает *Odessa Daily*.

"Пока это больше обсуждение, нежели проект. В любом случае надо решать вопрос — кто, например, мог бы дать средства — государство или частный инвестор. Если бы средства были государственные, можно было бы обеспечить невысокий уровень тарифов. Инвестор же заинтересован в том, чтобы вернуть вложенные средства, что привело бы к высокой стоимости билетов", — подытожил чиновник.

Финансовый план "РЖД" на 2016 г. не предполагает субсидий для перевозчиков

Проект финансового плана ОАО "РЖД" на 2016 г., направленный на рассмотрение в правительство, предполагает индексацию грузовых тарифов на 10% и отсутствие субсидий. По словам представителя Минтранса РФ, согласно документу, 22 млрд руб. компа-

ния может получить вследствие восстановления льгот по налогу на имущество, но для этого нужны поправки в Налоговый кодекс. В настоящее время "РЖД" платят более 60 млрд руб. налога на имущество в год, сообщают *Ведомости.*

Чистая прибыль "ТрансКонтейнера" резко снизилась

"ТрансКонтейнер" (ключевой оператор контейнерных ж/д перевозок в России) опубликовал финансовые результаты по российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ) за 9 месяцев 2015 г. В соответствии с отчетом компании, за отчетный период ее чистая прибыль снизилась на 51,6% — до 1,5 млрд руб. ($24 млн), а выручка выросла на 15,1% — до 30,9 млрд руб. ($494 млн).

Прибыль от продаж сократилась на 41,7% — до 2,1 млрд руб. ($34 млн), показатель EBITDA снизился до 4,3 млрд руб. ($69 млн). Себестоимость продаж увеличилась на 24,1% — до 28,7 млрд руб. ($459 млн).

Как отмечают в компании, на динамику финансовых показателей негативное влияние оказал продолжающийся на российском рынке спад железнодорожных контейнерных перевозок: в 3 квартале 2015 г. рынок снизился на 10,8% к аналогичному кварталу 2014 г. после снижения на 11% в предыдущем квартале.

В то же время, чистая прибыль "ТрансКонтейнера" за 3 квартал 2015 г. (785 млн руб.) выше, чем чистая прибыль за два первых квартала, вместе взятых.

Объем контейнерных перевозок "ТрансКонтейнера" по итогам 9 месяцев т.г. снизился по сравнению с аналогичным периодом 2014 г. на 5,3% — до 1,035 млн TEU (на фоне среднерыночной динамики -8,9%). Рыночная доля компании при этом увеличилась до 47,3% (против 45,5% в январе—сентябре 2014 г.), сообщает *SeaNews.*

"ПГК" и "УВЗ" могут объединить парки

"Первая грузовая компания" ("ПГК") ведет переговоры с "УВЗ логистик" об объединении парков. Речь идет о выкупе долгов "УВЗ логистик" перед "Сбербанк лизингом" (около 70 млрд руб.) по договорам лизинга вагонов, сообщает газета *Ведомости*.

Гендиректор "УВЗ логистик" Д. Еремеев подтвердил, что ведет переговоры с "ПГК" и другими компаниями, в т.ч. с "Рейлтрансхолдингом", не раскрыв деталей. Представитель "Сбербанк лизинга" от комментариев отказался.

По словам аналитиков, "ПГК" нужно пополнение парка. В 2015 г. парк сократился на 10% (20 тыс. ед.) из-за списания вагонов. До конца года "ПГК" планирует списать еще 2000 вагонов. Пока "ПГК" в основном арендует вагоны, а не покупает.

Несколько недель назад совет директоров "ПГК" рассматривал вопрос об аренде вагонов у "ВТБ лизинга" (количество не раскрывалось).

Справка. *"УВЗ логистик" подконтролен "Уралвагонзаводу".*

Комментарий. В настоящее время холдинг UCL Rail, куда входит АО "ПГК", возглавляет первую тройку крупнейших операторов железнодорожного подвижного состава. Второе и третье места в топе занимают соответственно АО "Федеральная грузовая компания" и Globaltrans Investment PLC. По итогам 1 полугодия 2015 г. на долю трех крупнейших железнодорожных операторов приходится до 34% совокупного парка, находящегося в управлении операторских структур, сообщает *РЖД-Партнер.*

Представители рынка по-разному отреагировали на перспективу укрупнения одного из операторов. В частности, в "УГМК-Транс" сообщили, что это может негативно отразиться на грузовладельцах. "Это приведет к диктату условий со стороны крупной компании и может стать причиной для дополнительного роста ставок", — считает гендиректор "УГМК-Транс" В. Тарасенко. По его мнению, централизация рынка может явиться причиной усиления стагнации отрасли перевозок в связи с отсутствием финансовых возможностей для развития.

Польские PKP Cargo и OT Logistics могут стать инвесторами хорватской грузовой компании

Хорватская грузовая ж/д компания HZ Cargo вновь готовится к приватизации.

Весной т.г. правительство Хорватии приняло решение о рекапитализации грузовой ж/д компании HZ Cargo в размере 974,9 млн кун (EUR127 млн). Инвестирование будет проводиться путем обмена долговых обязательств на акции. В соответствии с нормативами ЕС, 40% указанной суммы, около 400 млн кун ($52 млн), должны вложить частные компании.

По информации хорватской газеты *Vecernji list*, в настоящее время HZ Cargo ищет будущих инвесторов. Издание называет три возможных кандидата: польские грузовые ж/д компании PKP Cargo и OT Logistics, а также хорватскую газовую компанию Prvo plinarsko drustvo, сообщает *ЦТС*.

Примечание. *Хорватская Prvo plinarsko drustvo владеет 16,52% акций порта страны — Плоче, а OT Logistics в июле т.г. приобрела 20,81% акций порта Риека, крупнейшей морской гавани Хорватии.*

Что касается PKP Cargo, то весной 2015 г. между этой польской компанией и HZ Cargo был подписан договор о стратегическом сотрудничестве. Как отмечают в PKP Cargo, сотрудничество с HZ Cargo позволяет предоставлять комплексные логистические услуги "в треугольнике Балтийское—Адриатическое—Северное моря и на Балканах, а также дает доступ к модернизированным портам Риека и Плоче, терминалам HZ Cargo и относительно развитой железнодорожной сети". В то же время в PKP Cargo отказались комментировать информацию относительно возможных финансовых вложений в HZ Cargo.

Справка. *Продажа 75% акций HZ Cargo должна была состояться в 2013 г. Потенциальным покупателем могла стать румынская ж/д группа Grampet Group. Однако сделка была провалена из-за финансовых проблем инвестора.*

Контейнерный поезд из Чаньши в Гамбург начал регулярное движение

В сентябре 2015 г. группа компаний "ОТЛК" осуществила пилотную отправку нового контейнерного

поезда из Чаньши (Китай, провинция Хунань) в Гамбург. Организатором выступило АО "РЖД Логистика" — Far East Land Bridge. Маршрут проходит через пункт пропуска Забайкальск, далее по Транссибирской магистрали до ж/д узла Малашевиче/Брест (с заходом в Москву). Ориентировочное транзитное время составляет 15 дней.

Как сообщил изданию *РЖД-Партнер* замдиректора по продажам АО "РЖД Логистика" А. Баскаков, с середины октября сервис работает регулярно. Сервис рассчитан на производителей электроники, электротехники, товаров легкой промышленности.

Преподаватели Шанхайского университета обучат сотрудников Казахстанских ж/д

В АО "НК "КТЖ" (Казахстанские ж/д) в рамках программы обучения сотрудников в зарубежных учебных заведениях организованы тренинги на тему "Транспортная логистика".

Тренинги проводят профессора Института мировой логистики Шанхайского университета Джао Тонг. В ходе обучения будут изучены темы, касающиеся сотрудничества в области международных транспортных перевозок, развития специальных зон таможенного контроля, интермодальных контейнерных грузоперевозок, а также технических и эксплуатационных вопросов "сухого порта".

Тренинги проходят сотрудники центрального аппарата, филиалов, дочерних организаций АО "НК "КТЖ", занятых в сфере транспортной логистики.

Справка. *Казахстан является крупнейшим транзитным хабом Центрально-Азиатского региона.*

Университет Джао Тонг — один из ведущих высших учебных заведений Китая, который был основан в 1896 г. Он является одним из лидеров по обучению специалистов по направлениям транспортная логистика, коммуникации, международное право, механическая инженерия и др., сообщает пресс-служба "КТЖ".

Латвия и Россия подпишут новое соглашение о прямом международном железнодорожном сообщении

Как сообщили в пресс-службе Министерства сообщения Латвии, предыдущие два соглашения, которые были заключены в начале 1990-х годов, устарели. Новый же документ будет соответствовать современным стандартам и нормам отрасли. Договор предусматривает обеспечение регулярных и непрерывных железнодорожных перевозок пассажиров, багажа, грузового багажа и грузов через границу в соответствии с современными условиями функционирования железной дороги в обеих странах.

Договор будет заключен на неопределенный срок и вступит в силу, когда обе стороны выполнят все необходимые национальные процедуры, сообщает *Балтийский курс*.

ЕС поможет Чехии в модернизации инфраструктуры

Еврокомиссия утвердила четыре крупных проекта, которые будут реализованы в Чехии и направлены на улучшение транспортной инфраструктуры. Финансирование в размере EUR324 млн будет обеспечено из Фонда интеграции (Cohesion Fund) и Фонда регионального развития ЕС. Об этом сообщает пресс-служба Еврокомиссии.

Один из проектов предусматривает модернизацию ж/д линии Табор—Судомерице-у-Табора с целью увеличения допустимой скорости поездов до 160 км/час. ЕС вложит в данный проект почти EUR46,5 млн.

Другие три проекта касаются автодорожной сферы Чехии, сообщает *ЦТС*.

Примечание. *Модернизация участка Табор—Судомерице-у-Табора — частть того, что предусмотрено сделать в рамках масштабной программы развития железных дорог Чехии от Праги до Горни Двориште и границы с Австрией (Транзитный коридор IV; это направление также является частью Трансъевропейской транспортной сети TEN-T).*

Правительство Германии профинансирует электрификацию и модернизацию ж/д до порта Вильгельмсхафен

Правительство Германии профинансирует электрификацию и модернизацию железной дороги протяженностью 52 км из г. Олденбург в порт Вильгельмсхафен на Северном море.

По данным *Railjournal.com*, Государственные железные дороги Германии — Deutsche Bahn — получат от правительства EUR423 млн. Средства пойдут на электрификацию указанной линии, а также ее модернизацию для пропуска грузовых поездов с осевой нагрузкой 23,5 т (вместо 22,5 т). При этом максимальная скорость пассажирских поездов на этой линии будет повышена до 120 км/ч.

Справка. *Порт Вильгельмсхафен — глубоководный порт Германии на Северном море.*

Rise Capital построит самую северную железную дорогу в мире

Шведская компания Rise Capital станет инвестором строительства продолжения ж/д линии Обская—Бованенково—Карская до строящегося порта Сабетта на Карском море.

На строительство участка потребуется около 90 млрд руб. ($1,4 млрд) вложений. Протяженность новой ветки — около 180 км. Работы предполагается завершить за 3—4 года, сообщает *РЖД-Партнер*.

Справка. *Железная дорога Обская—Бованенково—Карская, введенная в эксплуатацию в начале 2010 г. — самая северная ж/д магистраль в мире. Новый участок пройдет еще севернее.*

Рядом с портом Сабетта возводится завод по производству сжиженного газа. Запуск нового участка ж/д должен быть приурочен к вводу в строй завода и порта Сабетта.

После завершения строительства вся линия станет частью Северного широтного хода (СШХ).

В 2015 г. "Днепровагонмаш" получает многомиллионные убытки

В январе—сентябре 2015 г. ПАО "Днепровагонмаш" (ДВМ, Днепродзержинск Днепропетровской обл.), крупное вагоностроительное предприятие Укра-

ины, контролируемое ФПГ "ТАС", получило 76,27 млн грн. консолидированного убытка против чистой прибыли 8,95 млн грн. за аналогичный период 2014 г.

Согласно консолидированной финансовой отчетности предприятия в системе раскрытия информации НКЦБФР, чистый доход ПАО "Днепровагонмаш" за январь—сентябрь 2015 г. сократился в 7 раз — до 52,34 млн грн.

Валовой убыток ПАО за отчетный период составил 32,92 млн грн. против прибыли в 34,04 млн грн. в январе—сентябре 2014 г. От операционной деятельности получено 82,69 млн грн. убытка (против операционной прибыли 10,86 млн грн.).

Как сообщалось ранее, в 1 полугодии 2015 г. "Днепровагонмаш" получил почти 52 млн грн. консолидированного убытка против чистой прибыли 2,05 млн грн. за аналогичный период 2014 г.; консолидированный чистый доход сократился в пять раз — до 44,5 млн грн.

Т.о., в 3 квартале завод сократил консолидированный чистый доход в 18,5 раза по сравнению с июлем—сентябрем 2014 г. — до 7,85 млн грн., чистый убыток составил 24,46 млн грн. против чистой прибыли 6,7 млн грн., сообщает *Интерфакс*.

Примечание. *Согласно отчету компании, в состав консолидированной отчетности ПАО "Днепровагонмаш" вошли также показатели его дочерней компании "Стальзавод", а также ООО "Торговый дом "Днепровагнонмаш" (Москва, РФ).*

Siemens построит трамвайный завод в Турции

Немецкий концерн Siemens инвестирует EUR30 млн в сборочное производство трамваев в турецком г. Гебзе (недалеко от Стамбула). Предполагается, что предприятие приступит к сборке трамваев в 2018 г.

Решение о локализации производства усилит позиции Siemens в тендерах на поставку трамваев, а также обеспечит существенное снижение себестоимости производства, считают в компании.

Примечание. *Согласно заявлению Siemens, бизнес по поставкам городского ж/д транспорта растет примерно на 3% в год. Однако компания сталкивается с острой конкуренцией со стороны производителей из Восточной Европы и Азии, которые могут предлагать более дешевые качественные альтернативы немецкому продукту, сообщает* РЖД-Партнер.

Снижение спроса на грузовые вагоны приводит к закрытию российских вагоностроительных заводов

В России за 2 года закрылись 8 из 20 вагоностроительных предприятий. В 2015 г. кризис продолжится, по прогнозу Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), производство вагонов упадет вдвое по сравнению с 2014 г. — до 28 тыс. шт.

Как поясняют в ИПЕМ, из-за падения спроса в 3 квартале прекратили или свели к минимуму производство вагонов 5 из 18 действовавших к началу года предприятий — Армавирский завод тяжелого машиностроения, "Промтрактор-Вагон", Людиновский машиностроительный завод, Орский вагоностроительный завод, Кузбасская вагоностроительная компания.

Ранее в т.г. уже остановил производство и был признан банкротом Новокузнецкий вагоностроительный завод. Остановка заводов началась еще в 2014 г. — тогда встали "Абаканвагонмаш" и ПО "Вагонмаш". Работы в отрасли лишились порядка 6 тыс. человек.

По статистике Росстата, выпуск вагонов по итогам января—сентября 2015 г. упал на 47,7% — до 21,2 тыс. шт. Как отмечает глава агентства *Infoline-Аналитика* М. Бурмистров, это в основном спрос со стороны аффилированных с вагоностроителями кэптивных компаний. По его словам, реальный спрос на подвижной состав российского производства составил всего 5 тыс. ед. (2,9 тыс. в РФ и 2,1 тыс. — экспорт), или чуть более 27% от объема выпуска, сообщает *Коммерсант*.

Евразийская комиссия вводит пошлины на импорт украинских стальных колес

13.10.2015 г. Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) приняла решение ввести на 5 лет антидемпинговую пошлину в 4,75% на импорт стальных цельнокатаных колес (для производства железнодорожных вагонов и трамваев) из Украины. По данным ЕЭК, пошлина может быть введена в начале 2016 г., сообщают *Ведомости*.

Решение принято по итогам антидемпингового расследования, инициированного Нижнетагильским металлургическим комбинатом (входит в Evraz) и Выксунским металлургическим заводом (входит в ОМК).

Введение пошлины в основном затронет компанию "Интерпайп", говорится в материалах ЕЭК.

По данным ЕЭК, в 2013 г. поставки украинских колес в ЕАЭС достигли около 63,1—67,6 тыс. т на сумму $94—101,4 млн (более свежие данные не приводятся). Это 13,2% от объема потребления в странах ЕАЭС.

Evraz и ОМК — крупнейшие в России производители стальных колес. На конец 2014 г. на них приходилось до 98,9% от объема их производства в ЕАЭС.

Представители Evraz и ОМК считают размер пошлины недостаточным.

Страны Евросоюза откроют национальные ж/д рынки для конкуренции перевозчиков

Министры транспорта стран Евросоюза выработали единую позицию о том, как будут реформировать железнодорожный сектор. Речь идет о Четвертом железнодорожном пакете, принятие которого позволит либерализовать перевозки внутри союза.

Министры одобрили постепенное открытие национальных рынков ж/д перевозок стран ЕС друг другу, а также сформировали предложения о том, как улучшить управление ж/д сектором.

Согласно предложениям, компании будут иметь недискриминационный доступ к перевозкам пассажиров на внутренних рынках и свободно конкурировать за контракты, которые будут выставлять на тендеры. При этом согласована оговорка, что могут иметь место также внеконкурсные договоренности (если это обосновано структурными или географическими характеристиками рынка и если это повысит качество обслуживания пассажиров, а также улучшит соотношение цена—эффективность).

Одним из ключевых параметров для операторов будут такие критерии, как пунктуальность движения и частота курсирования поездов, сообщает *ЦТС*.

Предполагается, что у стран ЕС будет 3 года на изменения законодательства, и недискриминационный доступ к национальным ж/д рынкам заработает в 2020 г. При этом уже существующие контракты должны будут выполняться до завершения сроков их действия.

Примечание. *После согласования министрами общих принципов, как будет работать Четвертый ж/д пакет, начинаются трехсторонние переговоры по этой теме между Еврокомиссией, Европарламентом и Европейским Советом.*

"РЖД" фиксируют рост продаж билетов в сообщении с Украиной

ОАО "Российские железные дороги" фиксирует рост продаж билетов в сообщении с Украиной на фоне прекращения авиасообщения между странами с 25.10.2015 г. Об этом *РЖД-Партнеру* сообщил представитель компании. В частности, по его словам, продажи билетов на маршруте Москва—Киев отправлением в ноябре выросли в 1,5 раза по сравнению с ноябрем 2014 г. Также он отметил, что увеличивать количество поездов в сообщении с Украиной не планируется.

Практически в то же время министр инфраструктуры Украины А. Пивоварский сообщил украинским СМИ, что увеличения спроса на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в Россию ведомство пока не видит.

"Сейчас мы совершенно не видим увеличения спроса по железнодорожному направлению", — отметил министр.

Справка*. Поезда прямого сообщения с Украиной российского формирования в настоящее время не курсируют. По территории Украины проходит один транзитный поезд № 65/66 сообщением Москва—Кишинев АО "Федеральная пассажирская компания" (ФПК, дочернее предприятие "РЖД"). Поезд курсирует одним составом через день с остановкой в Киеве и других остановочных пунктах на территории Украины.*

В целом, в настоящее время в сообщении Россия—Украина ежедневно курсируют 10—11 поездов. В т.ч. 6—7 поездов формирования украинских ж/д, 3 поезда ж/д Молдовы. При формировании поездов перевозчики включают в их состав от 9 до 18 вагонов.

По оценкам "РЖД", уровень заполняемости поездов колеблется от 20% до 80%.

Компанию-оператора по предоставлению услуг питания в поездах Интерсити определят осенью

20.08.2015 г. ГП "Украинская железнодорожная скоростная компания" (ГП "УЗШК") провела открытый конкурс по определению оператора по предоставлению услуг питания для пассажиров поездов Интерсити+ и Интерсити в 2016 г. Как сообщает пресс-служба "Укрзалізниці", в связи с тем, что победитель конкурса своевременно не приступил к выполнению взятых на себя обязательств, он был признан несостоявшимся.

ГП "УЗШК" планирует провести новый конкурс, который состоится в конце ноября—начале декабря 2015 г.

Примечание. *С целью адаптации потребностей пассажиров внесены изменения в организационную структуру программного обеспечения, и с 1.11.2015 г. пассажиры скоростных поездов категории Интерсити+ смогут одновременно при оформлении проездного документа осуществлять заказ чая через ж/д кассы.*

С 16.10.2015 г. стоимость продуктов питания в скоростных поездах Интерсити+ и Интерсити была снижена на 10%, а с 1.11.2015 г. планируется снижение еще на 10%.

"Укрзалізниця" хочет вернуть в эксплуатацию два двухэтажных чешских поезда Skoda

Об этом 23.10.2015 г. сообщил журналистам глава "Укрзалізниці" А. Завгородний.

По его словам, "Укрзалізниця" планирует задействовать указанные поезда на маршрутах Полтава—Кременчуг—Киев и Кременчуг—Днепропетровск—Харьков.

"У нас есть два электропоезда Skoda, один будет запущен в эксплуатацию до 1.12.2015 г., второй — до 1.03.2016 г. Они простояли полтора года, и за это время, по нашим оценкам, каждый поезд не принес около 320 млн грн. дохода от перевозки пассажиров", — отметил А. Завгородний.

Частный чешский ж/д оператор Leo Express изучает возможности для расширения своего присутствия в Украине

Об этом в интервью порталу *ЦТС* заявил владелец и глава компании Leo Express Л. Новотны.

"Мы анализируем возможности для дальнейшего расширения наших линий в Украине. В данный момент мы рассматриваем несколько вариантов", — сообщил Л. Новотны.

Примечание. *Как сообщалось ранее, 16.10.2015 г. Leo Express запустил собственный автобусный маршрут Мукачево—Ужгород—Кошице. Данный рейс соединен с поездами компании, курсирующими в Прагу через Остраву. Заявленная стоимость билета от Мукачево до Праги начинается от EUR21. Leo Express в т.ч. оперирует автобусами в Чехии и Польше.*

В сентябре на вагоноремонтных предприятиях ЮЗЖД было отремонтировано 46 пассажирских вагонов

Из указанного количества капремонтом было обновлено 9 вагонов, деповским — 37. По типам вагонов было отремонтировано: 1 вагон РИЦ (для курсирования в западноевропейском направлении), 1 СВ, 23 купейных, 19 плацкартных, 2 межобластных с местами для сидения и 1 вагон вспомогательных перевозок.

В пассажирском вагонном депо станции Киев-Пассажирский отремонтировано 19 вагонов. Еще 27 вагонов было отремонтировано в вагонном депо ст. Бахмач.

В целом с начала 2015 г. на железной дороге было отремонтировано 379 пассажирских вагонов.

Seminars

Training

Events

Conferences

- Vocational Training for International Freight Forwarders (FIATA Diploma)
  Профессиональная подготовка международных экспедиторов грузов (диплом FIATA)
- Supply Chain Management (FIATA Higher Diploma)
  Управление цепями поставок (высший диплом FIATA)
- ICAO/FIATA Dangerous Goods by Air Training Programme
  Правила перевозки опасных грузов по воздуху (диплом ICAO/FIATA)
- Basic Course on Air Freight Transport
  Базовый курс по грузовым авиационным перевозкам
- Dangerous Goods by Air: Initial and Recurrent Courses
  Базовый и периодический курсы по перевозке опасных грузов авиационным транспортном
- Passenger Air Transport Sales: Basic Course
  Базовый курс по организации продажи пассажирских перевозок на авиационном транспорте
- Amadeus Basic Course
  Базовый курс по работе в системе Amadeus
- Amadeus Hotels and Cars Course
  Отели и автомобили в системе Amadeus
- Amadeus Central Ticketing
  Центральный тикетинг
- Training and advanced vocational training of declarants and customs clearance agents
  Подготовка и повышение квалификации декларантов и агентов по таможенному оформлению
- Trainings and Workshops
  Тренинги и семинары

PLASKE
ПЛАСКЕ

Energy in motion

Customer Service Center
Центры по обслуживанию клиентов

Odessa, Ukraine
14a, Marazlievskaya str.

г. Одесса, Украина
ул. Маразлиевская, 14а

+380 (48) 7 385 385
+380 (48) 7 385 375

consulting@plaske.ua

plaske.ua/knowledge

EFQM

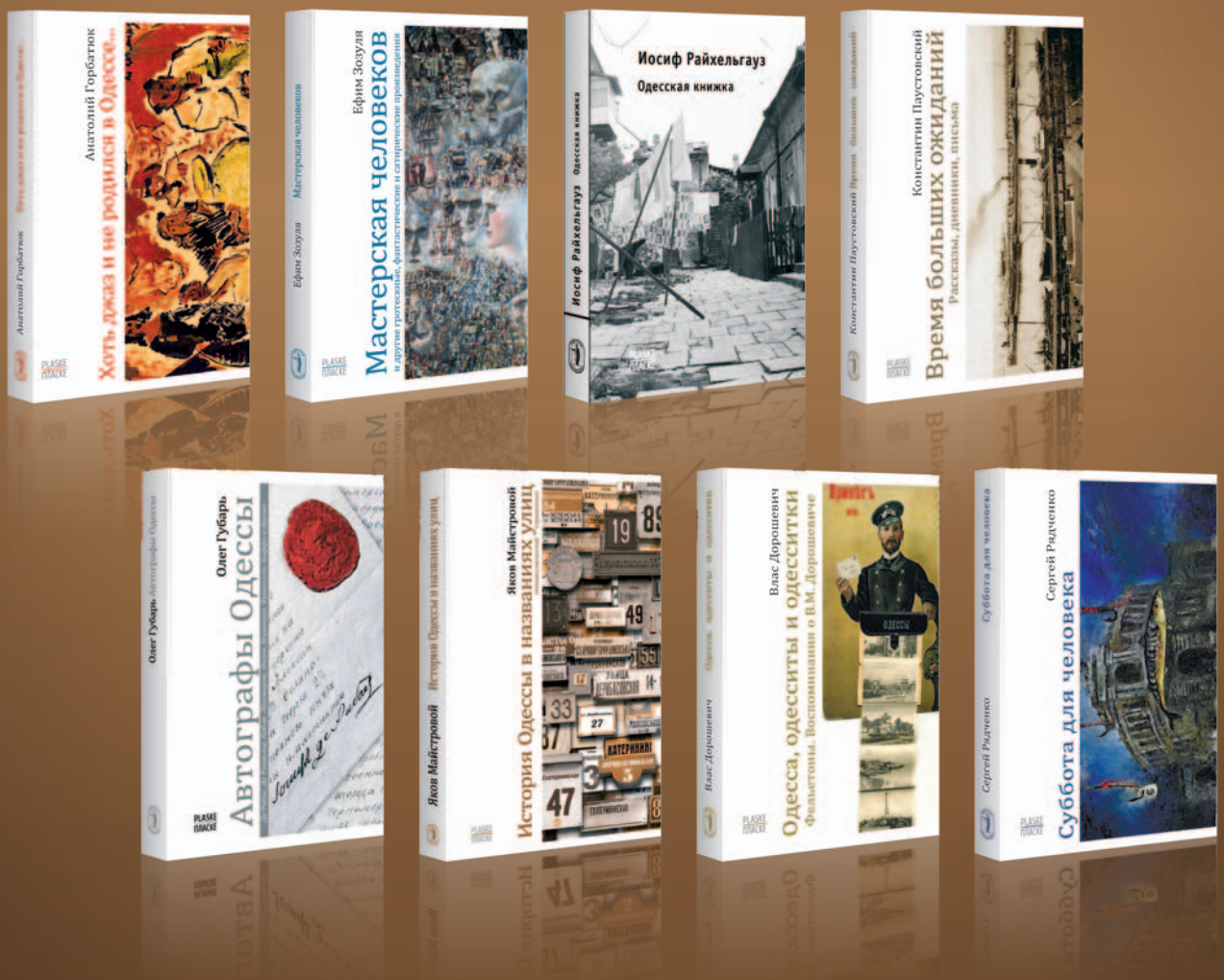
Authorised Training Center

MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

K-A4-151111-01

Издательская организация «ПЛАСКЕ»
предлагает вашему вниманию серию книг:

«Одесская библиотека»



Серия «Одесская библиотека» – проект издательской организации АО «ПЛАСКЕ» и Всемирного клуба одесситов, в рамках которой выходят книги писателей, поэтов-классиков и современников, историков и краеведов. Выходят произведения авторов, которые сделали яркий вклад в отечественную и мировую литературу и писателей, которые много и талантливо писали об Одессе.

+380 (48) 7-385-385
+380 (66) 7-288-288
books@plaske.ua
plaskepress.com

PLASKE
ПЛАСКЕ
Energy in motion

Свідоцтво Держкомтелерадіо про внесення суб'єкта видавничої справи до державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції: Серія ДК №3673 від 21.01.2010

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли внесено на ратификацию ВР Украины

20.10.2015 г. Президент Украины внес в ВР разработанный Минэкономразвития проект Закона № 0069 "О ратификации Протокола о внесении изменений в Марракешское соглашению об учреждении Всемирной торговой организации", целью которого является выполнение Украиной внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу Соглашения об упрощении процедур торговли (СУПТ).

Целями ратификации Протокола и применения Соглашения являются сокращение времени и уменьшение стоимости таможенного контроля, повышение прозрачности и эффективности операций госорганов, улучшение развития малого и среднего бизнеса и т.п.

"Данный шаг является одним из важнейших в ряде реформ правительства в сфере международной торговли, направленных на улучшение позиции Украины в рейтингах, связанных с легкостью ведения бизнеса. Также это даст позитивный сигнал для участников международной торговли", — отметила замминистра-торговый представитель Украины Наталья Микольская.

Согласно данным ОЭСР, имплементация положений СУПТ Украиной может снизить торговые издержки, связанные с осуществлением внешнеторговой деятельности более чем на 15%, сообщает пресс-служба Минэкономразвития.

"В перспективе имплементация Украиной положений СУПТ должна способствовать уменьшению затрат на ведение бизнеса и, как следствие — повышению уровня конкурентоспособности украинской продукции на международных рынках, а также росту объемов отечественного экспорта", — отметила Н. Микольская.

Справка. *По состоянию на 21.10.2015 г. Соглашение ратифицировали 50 членов ВТО (из 161), среди которых: США, Швейцария, Япония, Корея, Китай, Тайвань, Гонконг, Сингапур, Малайзия, Таиланд, Австралия, Новая Зеландия, а также Европейский Союз и 28 стран-членов ЕС включительно. Соглашение вступит в силу после его ратификации 2/3 членов ВТО.*

Украина улучшила свои позиции в рейтинге Doing Business

Всемирный банк презентовал результаты нового исследования Doing Business-2016 (оно охватывает результаты за 2 полугодие 2014 г. и 1 полугодие 2015 г.). В новом рейтинге Украина заняла 83 место из 189 стран мира и в настоящее время располагается между Брунеем и Саудовской Аравией.

Второй год подряд Украина в рейтинге растет — в предыдущем году Украина поднялась на 16 позиций, в этом — на 13, превзойдя даже прогноз Президента Петра Порошенко, предполагавшего улучшение на 10 позиций.

В действительности успехи украинского правительства в упрощении видения бизнеса очень скромные. По расчетам основателя инициативы Easy Business Дена Пасько, из 13 мест, на которые поднялась Украина, это заслуга пересмотра методологии рейтинга, а не реальных мер, предпринятых в нашей стране.

Основным локомотивом успеха стало резкое упрощение процедур регистрации предприятий (подъем на 46 строчек) и международной торговли (45). На 48 позиций улучшилась ситуация с подключением к электросетям, но даже это нельзя назвать в этой отрасли прорывом — Украина продолжает занимать малопочетное 137 место из 189, а предпринимателям придется потратить 263 дня на все бюрократические процедуры.

В других отраслях ситуация менее обнадеживающая. Например, в легкости получения разрешений на строительство Украина резко опустилась с 70 строчки сразу на 140. Ухудшения отметили и в обеспечении выполнения контрактов.

Легкость уплаты налогов и банкротство/реструктуризация неплатежеспособных контрагентов остались без изменений, сообщает *ЛІГА.net*.

Традиционно высокое место Украина заняла и по процедуре получения кредитов, но в данном случае легкость условная: бюрократических препон немного, но деньги банки ссужать не торопятся.

Примечание. *В общем рейтинге первое место сохранил Сингапур, а второе — Новая Зеландия. На третье поднялась Дания, на четвертое — Южная Корея. Замкнул пятерку лидеров Гонконг, потерявший за год две позиции.*

Россия улучшила свое место в рейтинге на 11 позиций, поднявшись с 62 места на 51.

Отсутствие реальных шагов по борьбе с коррупцией снижает инвестиционную привлекательность Украины

Европейская бизнес ассоциация (ЕБА) провела исследование, которое показало, что индекс инвестиционной привлекательности Украины, рассчитываемый ежеквартально на основании опроса руководителей 98 компаний-членов ЕБА, снизился в 3 квартале 2015 г. по сравнению со 2 кварталом на 0,1 балла — до 2,55 балла из 5 возможных.

Ассоциация отмечает, что "3 балла — это нормальный уровень, а все, что ниже, представляет собой отрицательное значение".

Согласно полученным ЕБА данным, 89% бизнесменов недовольны состоянием инвестиционного климата в Украине (это на 8% больше, чем в предыдущем исследовании). "Топ-менеджеры констатируют, что уровень борьбы с коррупцией не отвечает ее размерам, а реформы, к сожалению, воплощаются слишком медленно и вяло", — сообщается в исследовании.

Согласно опросу, более половины опрошенных бизнесменов не ожидают положительных измене-

ний в 4 квартале т.г. Бизнесмены жалуются на то, что обещанные реформы до сих пор не реализованы и будущее этих преобразований выглядит довольно сомнительно. При этом, всего лишь 12% респондентов считают, что Украина будет довольно прибыльным направлением для новых инвесторов в октябре—декабре 2015 г., сообщает *УНИАН*.

Комментируя результаты исследования, исполнительный директор ЕБА Анна Деревянко отметила, что отсутствие реальных шагов по борьбе с коррупцией и чувство незащищенности перед законом — две проблемы, которые беспокоят бизнес-сообщество и останавливают новых инвесторов, рассматривающих возможность вложения средств в Украину.

"Если инвестор будет понимать, что его права защищены, что к нему не придут требовать взятки, если он не станет объектом бесконечных экспериментов в налоговой и таможенной сферах — он будет работать в интересах экономики страны, вкладывать деньги и развиваться. Если нет — уровень инвестиционной привлекательности будет и дальше оставаться крайне низким", — отмечает А. Деревянко.

Справка. *ЕБА объединяет около 870 отечественных и международных компаний.*

Исследование индекса инвестиционной привлекательности проводится в 29-й раз. Индекс определяет настроения бизнеса и является интегральным показателем, который формируется на основании мнения авторитетных топ-менеджеров ведущих украинских и международных компаний.

Во 2 квартале 2015 г. представители крупных предприятий Украины, входящих в ЕБА, подтвердили низкий уровень ожиданий от деятельности властей, а также констатировали отсутствие продвижения реформ и улучшения инвестиционного климата. Индекс инвестиционной привлекательности во втором квартале составил 2,66 балла.

В Берлине прошел Украинско-немецкий экономический форум

23.10.2015 г. делегация правительства Украины во главе с Премьер-министром Украины Арсением Яценюком посетила с визитом Берлин. В рамках визита состоялись переговоры главы правительства Украины с Федеральным канцлером Германии Ангелой Меркель. В центре внимания руководителей обеих стран находился весь комплекс вопросов двустороннего сотрудничества — процесс мирного урегулирования, укрепление экономического взаимодействия, поддержка хода экономических реформ и внутренних преобразований в нашем государстве, сотрудничество в сфере безопасности.

Также 23.10.2015 г. в Берлине состоялась грандиозная за последние 10 лет деловая встреча немецкого бизнеса с украинским правительством — Украинско-немецкий экономический форум, в котором приняли участие более 600 компаний: как опытные партнеры Украины, так и те, кто только начинает интересоваться инвестиционными возможностями нашего государства. На открытии форума выступили Федеральный канцлер Германии А. Меркель и Премьер-министр Украины А. Яценюк.

Берлинский форум стал масштабным международным собранием для информирования иностранных партнеров о ходе реформ в нашей стране, а также о достигнутых результатах по привлечению капитала в развитие нацэкономики.

Немецкие предприниматели, которые уже работают в Украине, отметили, что чувствуют прогресс реформ в Украине, в частности в дерегуляции агросектора и транспорта, и подчеркивают необходимость дальнейших шагов.

По словам А. Меркель, Украина имеет экономический потенциал, однако немецкому бизнесу нужна предсказуемость и надежность.

"Мы делаем все с нашей стороны, чтобы поддерживать реформы в Украине, и уже сделали много важных шагов, но мы понимаем, что борьба с коррупцией и обновление кабинетов — не процесс нескольких месяцев, это — долгосрочный процесс, который мы готовы сопровождать и административной поддержкой, и кредитами", — отметила канцлер.

В свою очередь Арсений Яценюк заверил, что на повестке дня — продолжение реформ. Также он сообщил, что в настоящее время соответствующие ведомства украинского и немецкого правительств обсуждают возможность предоставления Украине технической помощи, в первую очередь для налоговых и таможенных органов, на базе программы Twinning.

Кроме того, глава правительства подчеркнул, что Украина высоко ценит решение Германии о выделении EUR500 млн кредита на восстановление инфраструктуры.

В ходе форума параллельно с дискуссионными панелями по индустрии и энергетике, транспорту и логистике, сельскому хозяйству, инновационной и высокотехнологичной экономике состоялось подписание важных для Украины соглашений. В т.ч. министр экономического развития и торговли Украины Айварас Абромавичюс и госсекретарь Федерального Министерства экономики и энергетики Германии Матиас Махниг подписали соглашение о создании в Украине Немецко-украинской торгово-промышленной палаты. По словам А. Абромавичюса, это — серьезный инструмент для продвижения немецкого бизнеса в Украине и украинского бизнеса в Германии.

Соглашение о создании Немецко-украинской торгово-промышленной палаты будет способствовать усилению двусторонних торговых отношений, формализации признания Украины в качестве важного торгового партнера Германии и развитию перспективных направлений двустороннего сотрудничества.

Целью деятельности Палаты является содействие развитию торгово-экономических отношений между предприятиями, организациями Украины и ФРГ, а также содействие экономическому обмену.

По словам А. Абромавичюса, Немецко-украинская торгово-промышленная палата в Киеве заменит Бюро делегата немецкой экономики в Украине. Сам факт создания Палаты дает позитивный сигнал немецким компаниям о новых возможностях для бизнеса, инвестирования и сотрудничества с Украиной.

"Много лет немецкая сторона планировала это подписание, чтобы создать Немецко-украинскую торгово-

промышленную палату в Украине. И как раз на фоне роста интереса немецкого бизнеса к нашей стране, мы — новое правительство, новый состав Минэкономразвития, сделали все, чтобы такая возможность появилась", — отметил министр.

По мнению А. Абромавичюса, потенциал сотрудничества между Украиной и Германией, "промышленным двигателем Европы", вторым крупнейшим иностранным инвестором в Украину, значительно превышает текущий объем капиталовложений в EUR5 млрд.

На форуме состоялся ряд двусторонних деловых переговоров между предпринимателями обеих стран и общение между бизнесом и чиновниками, которые участники оценили как очень продуктивные и успешные.

Немецкие компании подчеркнули, что не собираются уходить из Украины, а некоторые даже продолжают инвестировать и расширяться.

Министр инфраструктуры Украины А. Пивоварский пригласил немецкий бизнес вкладывать средства в транспортную отрасль Украины. Он в т.ч. отметил, что на нужды портовой и других отраслей украинской инфраструктуры уже сейчас необходимо около $10 млрд. Благодаря борьбе с коррупцией и увеличению прозрачности закупок уже удалось найти часть средств из внутренних резервов, но этого недостаточно. Украине нужен инвестиционный капитал, который поможет восстановить практически с нуля внутреннюю речную инфраструктуру, отремонтировать старые и построить новые дороги, обновить подвижной состав и железнодорожную инфраструктуру.

По словам министра, в настоящее время инвестиции в портовую инфраструктуру являются условием роста экспортной способности украинских портов. Украина планирует удвоить объемы экспорта зерновых до 2020 г. В то же время пропускная способность украинских портов сейчас почти достигает своего максимума. Во избежание проблем с наращиванием экспорта зерна, в ближайшие 2 года необходимо развивать портовую инфраструктуру за счет инвестиций, в т.ч. немецких.

В своем выступлении А. Пивоварский также очертил текущие результаты, которых удалось достичь команде Мининфраструктуры. Среди них — корпоратизация "Укрзалізниці", запуск дерегуляции в морских портах, положительные сдвиги в речной и автодорожной отраслях. Выполнению многих задач министерства способствовала поддержка немецкой стороны.

"Хочу выразить благодарность немецким чиновникам и лично канцлеру Ангеле Меркель за усилия, направленные на поддержание… экономики Украины, а также бизнесу Германии за экспертную помощь. Особенно благодарен госсекретарю Министерства транспорта и цифровой инфраструктуры Германии Райнеру Бомбе за поддержку курса украинских транспортных реформ и Штефану Хофсаесу, который уже работает в железнодорожном секторе Украины",— подчеркнул А. Пивоварский.

Также министр отметил, что в ближайшие дни в Украину приедут несколько человек, которые будут работать на постоянной основе в министерстве над реформированием дорожной инфраструктуры, а также продолжением реформирования железнодорожной отрасли Украины.

"К Мининфраструктуры присоединятся на постоянной основе несколько немецких специалистов, которые занимались реформами дорожной инфраструктуры в Германии и которые имеют большой опыт в управлении железнодорожным транспортом. Мы договорились с госсекретарем Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры Германии Р. Бомбой, что будем получать не только техническую и экспертную помощь, но и реально перейдем на новый, качественный уровень сотрудничества", — заявил А. Пивоварский.

Он также добавил, что приятно удивлен ростом интереса немецких компаний, которые до сих пор никогда не работали в Украине, к открывающимся перед ними возможностями в области транспорта. "Для многих немецких бизнесменов позитивным сигналом является присутствие гражданина Германии в составе вновь созданного правления ПАО "Українська залізниця". Для них этот факт является знаком того, что в Украине происходят изменения", — отметил министр.

В свою очередь Р. Бомба подчеркнул важность сотрудничества Украины и Германии. "Эта конференция — чрезвычайно важна, важна для обеих стран… Украина играет чрезвычайно важную роль для немецкой политики и экономики", — подчеркнул чиновник.

Примечание. *По словам А. Пивоварского, в ходе форума немецкие партнеры проявляли чрезвычайный интерес к Украине в сфере инвестиций в автодороги и ж/д. Бизнесмены интересовались практическими вопросами по созданию бизнес-представительств в Украине.*

Итоги семинара "Возможности и перспективы деловых отношений между Украиной и Европой"

16.10.2015 г. в Украинском Союзе промышленников и предпринимателей (УСПП) состоялся семинар "Возможности и перспективы деловых отношений между Украиной и Европой". Семинар был организован как элемент Программы развития сотрудничества и поддержки демократии в рамках программы Восточного партнерства Евросоюза.

С приветственной речью к слушателям обратились президент УСПП А. Кинах и заместитель гендиректора Конфедерации промышленников Литвы Г. Моркис.

А. Изгородин, директор департамента по внешним связям Конфедерации промышленников Литвы, рассказал о возможностях и перспективах бизнес-отношений между Украиной и Европой в контексте подписания Соглашения по свободной торговле. Он, в частности, отметил, что само положение о Глубокой и всеобъемлющей зоне свободной торговли (DCFTA) охватывает широкий и комплексный круг вопросов. В т.ч. это:

— акты технического регулирования. Украина будет постепенно выходить на один уровень с правилами и процедурами ЕС. Т.о., сертифицированная продукция будет считаться соответствующей требованиям ЕС без каких-либо дополнительных проверок;

— торговля услугами. Украинский бизнес сможет продавать определенные услуги странам-членам ЕС на более выгодных условиях, чем какая-либо иная страна, и, в некоторых случаях, получить национальный режим;

— госзакупки товаров и услуг. Украина будет применять правила ЕС по госзакупкам. Это позволит субъектам предпринимательской деятельности ЕС принимать участие в гостендерах Украины и быть полностью приравненными к украинским компаниям. В свою очередь, украинские предприятия смогут претендовать на получение госконтрактов в ЕС.

DCFTA окажет влияние на экономику Украины, что в долгосрочной перспективе приведет к 6,2% прироста ВВП нашей страны, увеличению средней зарплаты на 4—6%. По словам А. Изгородина, украинские экспортеры смогут сэкономить EUR487 млн в год за счет снижения импортных пошлин ЕС для украинского экспорта.

Одним из самых больших преимуществ для украинского бизнеса от DCFTA будет немедленное устранение импортных пошлин на более чем 97% всех товаров, экспортируемых из Украины в ЕС, в т.ч. сельхозпродукции.

Г. Моркис, заместитель гендиректора Конфедерации промышленников Литвы, подробно рассказал о Конфедерации (КПЛ). В частности, он сообщил, что Конфедерация промышленников Литвы объединяет 44 отраслевых и 9 региональных ассоциаций. В Конфедерацию входят не только промышленные предприятия Литвы, но и предприятия по предоставлению услуг, научно-исследовательские институты, учебные учреждения, ассоциации.

Конфедерация промышленников Литвы является независимой, неполитической организацией, представляющей интересы прозрачного бизнеса. Она стремится к установлению благоприятной атмосферы для ведения бизнеса в Литве, выпуску конкурентоспособной продукции, к созданию более благоприятных условий для ведения экспорта литовских изделий и услуг, защищает интересы членов КПЛ в отношениях с госорганизациями, развивает связи с международными организациями промышленности, бизнеса и работодателей, осуществляет представление в Европейском комитете по экономическим и социальным делам и, используя членство в BUSINESSEUROPE, защищает интересы членов КПЛ в Евросоюзе.

Т. Василевскис, представитель Конфедерации промышленников Литвы при ЕС, привел примеры работы европейских бизнес ассоциаций, а также рассказал о структуре, деятельности и представлении интересов в Брюсселе.

Украина подала в ВТО запрос против РФ

21.10.2015 г. Украина подала в ВТО запрос на проведение консультаций с Российской Федерацией по ограничению импорта товаров для железной дороги (вагонов и подвижного состава, стрелочных переводов, других комплектующих) происхождением из Украины. Об этом заявила замминистра экономразвития и торговли Украины-торговый представитель Украины Наталья Микольская на брифинге в пресс-центре Дома Правительства. По ее словам, это первый запрос относительно введенных РФ ограничений к товарам украинского происхождения.

Н. Микольская пояснила, что, начиная с марта 2014 г., РФ без достаточных обоснований начала широкое применение запретов в отношении импорта товаров для ж/д. Данные ограничения касаются украинских производителей, в частности ПАО "Крюковский вагоностроительный завод", ПАО "Днепропетровский стрелочный завод", ПАО "Азовобщемаш", ГП "Харьковский машиностроительный завод "ФЭД".

Среди вводимых Россией мер, ограничивающих продажу товаров украинского происхождения на рынке, — приостановление действия выданных ранее сертификатов соответствия, отказ в признании сертификатов, полученных надлежащим образом в сертифицированных лабораториях Беларуси и Казахстана, а также ограничения выдачи компетентными органами РФ новых сертификатов украинским производителям. Из-за таких действий экспорт товаров группы № 86 из Украины в Россию существенно снизился. Так, за 2013 г. его объем составлял $1,7 млрд (11,8% экспорта в Россию), за 2014 г. — $600 млн (6,1%), а за 7 месяцев 2015 г. — только $51 млн (2,2%). При условии сохранения тенденции годовой объем экспорта указанных товаров может составить около $100 млн.

"Мы считаем, что ограничения, введенные РФ, необоснованны и не соответствуют нормам соглашений ВТО. Этот вопрос поднимался неоднократно в комитетах ВТО, подавались всевозможные запросы к РФ по поводу урегулирования данного вопроса, но они не получили никакой реакции и решения. Т.о. Украине ничего не остается, как обратиться в ВТО и воспользоваться процедурой урегулирования споров", — отметила Н. Микольская.

Также она сообщила, что Украина ожидает от РФ урегулирования данного вопроса "на стадии консультаций, которые должны состояться в течение 30 дней с момента подачи запроса", сообщает пресс-служба Министерства экономического развития и торговли Украины.

ЕС помогает Украине повысить безопасность автоперевозок коммерческим транспортом

21.10.2015 г. в помещении Мининфраструктуры состоялось третье заседание наблюдательного комитета проекта Twinning "Поддержка Министерства инфраструктуры Украины в усилении стандартов безопасности коммерческого дорожного транспорта".

Проект призван повысить безопасность коммерческих перевозок автомобильным транспортом в Украине в соответствии с техническими требованиями ЕС и лучшими международными практиками для уменьшения количества ДТП и вызванных ими смертельных случаев.

Достичь поставленной цели Мининфраструктуры помогают европейские партнеры проекта, в частно-

сти Генеральный инспекторат дорожного транспорта (GITD, Польша), Федеральный офис грузовых перевозок (BAG, Германия), Федеральный институт исследований автомагистралей (BASt, Германия) и Государственный инспекторат дорожного транспорта в составе Министерства транспорта и коммуникаций (SRTI, Литва).

В рамках проекта украинские эксперты тесно сотрудничают с европейскими коллегами в четырех основных сферах:

— развитие системы управления безопасностью автомобильного транспорта в Украине;

— подтверждение профессиональной компетентности менеджеров и руководителей автомобильных предприятий и водителей;

— сертификация транспортных средств и их запчастей;

— техническое расследование ДТП.

С целью мониторинга успешности проекта ежеквартально проходят заседания наблюдательного комитета. В его состав входят представители руководства Мининфраструктуры, институтов-партнеров проекта, Представительства ЕС в Украине и Административного офиса программы Twinning, который функционирует при Нацгосслужбе Украины.

В ходе заседания участники комитета обсудили 8 миссий экспертов ЕС, которые состоялись в течение 3 отчетного квартала (1.07—30.09.2015 г.), а также рассмотрели запланированные мероприятия на следующий квартал.

Первым практическим результатом проекта стала регистрация Минэкономразвития Украины Государственного стандарта "Системы управления безопасностью дорожного движения (БДД). Требования и установка по применению", который является идентичным международному стандарту ISO 39001. Внедрение стандарта позволит организациям, взаимодействующим с системами дорожного движения, уменьшить смертность и травматизм за счет реализации соответствующей политики и разработки плана действий. Кроме того, в течение 3 квартала с участием экспертов был проведен ряд семинаров с представителями украинских властей и обсуждены предложения экспертов о внесении изменений в законодательство Украины.

Члены комитета отметили, что реализация проекта осуществляется успешно в соответствии с графиком, предусмотренным Твиннинг-контрактом. По результатам заседания был подписан 3 квартальный отчет, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

В Узбекистане пройдет 63 заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ

4.11—5.11.2015 г. в Ташкенте состоится 63 заседание Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества.

На повестке заседания Совета более 10 вопросов, среди которых:

— вопросы выполнения решений 62 заседания Совета;

— итоги эксплуатационной работы сети железных дорог за 9 месяцев 2015 г.;

— итоги работы пассажирского комплекса в международном сообщении за 9 месяцев 2015 г.;

— итоги разработки графика движения поездов, плана формирования грузовых поездов и плана формирования вагонов с контейнерами в международном сообщении на 2015/2016 гг.;

— итоги переписи грузовых вагонов, проведенной в мае;

— предварительные результаты переписи контейнеров, проведенной в сентябре т.г.;

— план НИОКР железнодорожных администраций;

— тарифная политика железных дорог на перевозки грузов в международном сообщении на 2016 г. и ряд других вопросов.

В заседании примут участие члены Совета — руководители железнодорожных администраций Азербайджана, Армении, Беларуси, Казахстана, Киргизии, Молдовы, РФ, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана, Украины, ассоциированные члены Совета — руководители ж/д администраций Болгарии, Грузии, Латвии и Финляндии, а также (в соответствии с Положением о Совете) руководители ж/д администраций Литвы и Эстонии.

Также в заседании будут участвовать наблюдатели при Совете — представители ж/д администрации Ирана и Международной Конфедерации профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей, сообщает пресс-служба БЖД.

Справка. *Совет по железнодорожному транспорту государств-частников СНГ учрежден в 1992 г. для координации работы ж/д транспорта на межгосударственном уровне и выработки согласованных принципов его деятельности.*

В Азербайджане будет создан Координационный совет по транзитным грузоперевозкам

Президент Азербайджана И. Алиев подписал Указ о создании Координационного совета по транзитным грузоперевозкам в целях осуществления единой ускоренной и прозрачной тарифной политики в сфере перевозок транзитных грузов посредством железных дорог, морского транспорта, морских портов и морских терминалов Азербайджана, упрощения процедуры прохождения границ и процесса перевозки, а также обеспечения координации деятельности между госучреждениями данной отрасли. Также глава государства утвердил состав Координационного совета (КС) по транзитным грузоперевозкам.

Примечание. *В последние годы в Азербайджане осуществлен ряд широкомасштабных проектов, направленных на повышение транзитного потенциала страны. В частности, начали функционировать Бакинский международный морской торговый порт (самый большой порт на Каспии) и Бакинский кораблестроительный завод, идет реконструкция ж/д Баку—Беюк Кесик, строится ж/д Баку—Тбилиси—Карс.*

Строительство в Азербайджане ряда международных аэропортов, покупка новых самолетов и судов, создание современной сети автодорог сыграли значимую роль в укреплении транспортной инфраструктуры государства и расширили возможности участия страны в транзитных перевозках.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ

План мероприятий на 2015—2017 гг. по реализации Государственной стратегии регионального развития на период до 2020 г.

Постановление от 7.10.2015 г. № 821
"Некоторые вопросы реализации в 2015—2017 годах Государственной стратегии регионального развития на период до 2020 года"

Вступило в силу 27.10.2015 г.

Утвержден план мероприятий на 2015—2017 гг. по реализации Государственной стратегии регионального развития на период до 2020 г., которым, в частности, предусматривается:

Содержание мероприятий	Источники финансирования	Срок выполнения	Ответственные за выполнение	Индикатор оценки результативности выполнения
Выполнение и финансирование задач Стратегии при реализации государственных целевых, отраслевых и бюджетных программ				
Выполнение задач Стратегии в соответствии с целями государственной региональной политики на период до 2020 г.:*				
— развитие инфраструктуры городов, в т.ч. при реализации Государственной целевой экономической программы развития автомобильных дорог общего пользования на 2013—2018 гг., утвержденной постановлением КМУ от 11.07.2013 г. № 696	бюджетные назначения главных распорядителей средств, установленные в законе о Госбюджете Украины, местный бюджет и др. источники, не запрещенные законодательством	постоянно	Мининфраструктуры, Минрегион, Минэкономразвития, МВД Совет министров АРК, областные, Киевская и Севастопольская горгосадминистрации	плотность автодорог общего пользования с твердым покрытием государственного и местного значения высшей категории (I и II категории) — 27,5 км дорог на 1 тыс. кв. км территории
— улучшение транспортной доступности в пределах региона, в т.ч. при реализации: - Государственной целевой программы реформирования железнодорожного транспорта на 2010—2019 гг., утвержденной постановлением КМУ от 16.12.2009 г. № 1390; - Государственной целевой экономической программы развития автомобильных дорог общего пользования на 2013—2018 гг., утвержденной постановлением КМУ от 11.07.2013 г. № 696; - Комплексной программы обновления железнодорожного подвижного состава Украины на 2008—2020 гг.	— "—	— "—	Мининфраструктуры, Минэкономразвития, Минфин, Совет министров АРК, областные, Киевская и Севастопольская горгосадминистрации	плотность автодорог общего пользования с твердым покрытием государственного и местного значения высшей категории (I и II категории) — 27,5 км дорог на 1 тыс. кв. км территории
— развитие трансграничного сотрудничества	— "—	— "—	Минрегион, МИД, Минэкономразвития, Мининфраструктуры, Нацгосслужба, Совет министров АРК, областные, Киевская и Севастопольская горгосадминистрации	экспорт товаров в расчете на одного человека — $1711
— предоставление качественных услуг транспорта и связи, в т.ч. при реализации Государственной целевой программы развития городского электротранспорта на период до 2017 г., утвержденной пост. КМУ от 29.12.2006 г. № 1855	— "—	— "—	Мининфраструктуры, Минрегион, Совет министров Автономной Республики Крым, областные, Киевская и Севастопольская горгосадминистрации	

*Индикаторы оценки результативности выполнения приведены с учетом их прогнозных значений на 1.01.2017 г.

Кроме того, признаны утратившими силу:

— распоряжение КМУ от 21.09.2011 г. № 896 "Об утверждении плана мероприятий по стимулированию межрегионального сотрудничества, кооперации и интеграции";

— п. 5 изменений, которые вносятся в акты КМУ, утвержденных постановлением КМУ от 17.07.2015 г. № 499.

Изменен перечень органов лицензирования

Постановление от 7.10.2015 г. № 829

"О внесении изменений в перечень органов лицензирования"

Внесены изменения в перечень органов лицензирования, утвержденный постановлением КМУ от 5.08.2015 г. № 609 "Об утверждении перечня органов лицензирования и признании утратившими силу некоторых постановлений Кабинета Министров Украины", согласно которым установлено, что органами лицензирования, в частности, являются:

— **Укртрансинспекци**я — по перевозке пассажиров, опасных грузов и опасных отходов автомобильным, ж/д транспортом, международным перевозкам пассажиров и грузов автотранспортом;

— **Укрморречинспекция** — по перевозке пассажиров, опасных грузов и опасных отходов речным, морским транспортом.

Подано на ратификацию Соглашение о воздушных перевозках

Распоряжение от 19.10.2015 г. № 1086-р

"О представлении на ратификацию Верховной Радой Украины Соглашения между правительством Украины и правительством Соединенных Штатов Америки о воздушных перевозках"

Подано на ратификацию ВР Соглашение между правительством Украины и правительством США **о воздушных перевозках**, совершенное в г. Вашингтон 14.07.2015 г.

Примечание. *В ВР 20.10.2015 г. под № 0068 зарегистрирован законопроект "О ратификации Соглашения между правительством Украины и правительством Соединенных Штатов Америки о воздушных перевозках", принятие которого позволит обеспечить создание и функционирование надежного правового механизма международного уровня для реализации и активизации процесса двусторонних межгосударственных связей между Украиной и США, будет способствовать развитию сотрудничества в области авиационного транспорта, туризма, налаживанию деловых связей, а также дальнейшему расширению географии полетов украинских авиакомпаний.*

Перераспределение расходов Укравтодора

Распоряжение от 21.10.2015 г. № 1100-р

"О перераспределении некоторых расходов государственного бюджета, предусмотренных Государственному агентству автомобильных дорог на 2015 год"

Согласно ч. 9 ст. 23 Бюджетного кодекса Украины осуществлено в пределах общего объема бюджетных назначений, предусмотренных Укравтодору на 2015 г. в общем фонде госбюджета, перераспределение расходов путем:

— **уменьшения объема расходов потребления по программе 3111030** "Выполнение долговых обязательств по заимствованиям, привлеченным государством или под государственные гарантии на развитие сети автомобильных дорог общего пользования" на 700 млн грн.;

— **увеличение объема расходов развития по программе 3111020** "Развитие сети и содержание автомобильных дорог общего пользования" на 700 млн грн.

Целостный имущественный комплекс передан в сферу управления Мининфраструктуры

Распоряжение от 21.10.2015 г. № 1105-р

"О передаче целостного имущественного комплекса государственного предприятия "Киевская государственная региональная техническая инспекция городского электротранспорта" в сферу управления Министерства инфраструктуры"

Целостный имущественный комплекс ГП "Киевская государственная региональная техническая инспекция городского электротранспорта" (код согласно ЕГРПОУ 20078659) передан из сферы управления Минрегиона в сферу управления Мининфраструктуры.

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ

Отчет об использовании средств, выданных на командировку или под отчет

Приказ от 28.09.2015 г. № 841

"Об утверждении формы Отчета об использовании средств, выданных на командировку или под отчет, и Порядка его составления"

(Зарегистрирован в Минюсте 13.10.2015 г. под № 1248/27693)

Вступит в силу со дня официального опубликования.

Утверждены:

— форма Отчета об использовании средств, выданных на командировку или под отчет;

— Порядок составления Отчета об использовании средств, выданных на командировку или под отчет.

Кроме того, признан утратившим силу приказ Миндоходов от 24.12.2013 г. № 845 "Об утверждении формы Отчета об использовании средств, выданных на командировку или под отчет, и Порядка его составления".

МИНИСТЕРСТВО ИНФРАСТРУКТУРЫ

Порядок взаимодействия Мининфраструктуры с центральными органами исполнительной власти

Приказ от 17.08.2015 г. № 319

"Об утверждении Порядка взаимодействия Министерства инфраструктуры Украины с центральными органами исполнительной власти, деятельность которых направляется и координируется Кабинетом Министров Украины через Министра инфраструктуры Украины"

(Зарегистрирован в Минюсте 4.09.2015 г. под № 1061/27506)

Вступил в силу с 30.10.2015 г.

Утвержден Порядок взаимодействия Мининфраструктуры с центральными органами исполнительной власти, деятельность которых направляется и координируется КМУ через министра инфраструктуры (далее — Порядок), который определяет организационные и процедурные вопросы взаимодействия Мининфраструктуры с центральными органами исполнительной власти (далее — ЦОИВ) в процессе формирования и реализации госполитики в соответствующих сферах.

Порядок направлен на обеспечение согласованности, планомерности и целостности формирования госполитики, а также эффективности ее реализации.

Порядком, в частности, **определены** порядки:

— подготовки проектов нормативно-правовых актов;

— согласования проектов нормативно-правовых актов, разработанных министерствами и другими центральными органами исполнительной власти;

— подготовки проектов приказов Мининфраструктуры;

— определения приоритетов деятельности ЦОИВ;

— контроля за реализацией ЦОИВ и их терорганами (при наличии), предприятиями, учреждениями и организациями, которые принадлежат к сфере их управления, госполитики в соответствующих сферах;

— отмены актов;

— обмена информацией между Мининфраструктуры и ЦОИВ.

Имеется в распоряжении редакции.

Инструкция по оформлению материалов об административных правонарушениях

Приказ от 3.09.2015 г. № 347

"Об утверждении Инструкции по оформлению материалов об административных правонарушениях"

(Зарегистрирован в Минюсте 21.09.2015 г. под № 1116/27561)

Вступил в силу с 30.10.2015 г.

Утверждена Инструкция по оформлению материалов об административных правонарушениях, которая разработана в соответствии с п. 6 ч. 1 ст. 14, ст. 24 Закона Украины "О предотвращении и противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, финансированию терроризма и финансированию распространения оружия массового уничтожения", ст.ст. 221, 254—257 Кодекса Украины об административных правонарушениях (далее — Кодекс) и **устанавливает порядок составления уполномоченными на то должностными лицами Мининфраструктуры** и представления органам, уполномоченным рассматривать дела об административных правонарушениях, **протоколов и материалов об административных правонарушениях**, предусмотренных ст. 166^{9}, ч. 5 ст. 166^{11} и ст. 188^{34} Кодекса.

Кроме того, признан утратившим силу приказ Минтранссвязи от 15.11.2010 г. № 822 "Об утверждении Инструкции по оформлению материалов об административных правонарушениях".

Имеется в распоряжении редакции.

Создан Национальный центр дальней идентификации и контроля местонахождения судов

Приказ от 22.09.2015 г. № 379

"Об утверждении Положения о Национальном центре дальней идентификации и контроля местонахождения судов"

(Зарегистрирован в Минюсте 7.10.2015 г. под № 1214/27659)

Вступит в силу со дня официального опубликования.

Создан **Национальный центр дальней идентификации и контроля местонахождения судов** в структуре филиала "Морская поисково-спасательная служба" ГП "АМПУ" и утверждено Положение о нем (далее — Положение).

Также установлено, что сертификаты теста на соответствие, выданные ГП "МОРКОМ" до вступления в силу настоящего приказа, остаются действительными до истечения срока их действия или утраты их силы по причинам, определенным документами Международной морской организации.

Положение определяет порядок создания, организации и функционирования Национального центра дальней идентификации и контроля местонахождения судов (далее — Национальный центр), функции и взаимодействие субъектов, обеспечивающих функционирование Национального центра, и регламентирует условия подключения судов, имеющих право плавания под Государственным Флагом Украины, к Национальному центру.

Действие этого Положения распространяется на субъектов, которые обеспечивают функционирование Национального центра, определенных п. 6 настоящего раздела, и суда независимо от формы собственности, подпадающие под требования Конвенции СОЛАС, которые оборудованы средствами радиосвязи, одобренными ГП "Классификационное общество Регистр судоходства Украины", и осуществляют плавание под Государственным Флагом Украины (за исключением рыболовных судов).

Национальный центр обеспечивает осуществление Украиной на должном уровне безопасности судоходства и охраны на море, а также предоставление информационной поддержки контрольно-надзорному органу, морской поисково-спасательной службе, а также признанным организациям в сфере охраны судов и портовых средств на море.

Субъектами, обеспечивающими функционирование Национального центра, являются:

— Мининфраструктуры;
— контрольно-надзорный орган;
— ГП "АМПУ";
— оператор Национального центра;
— ГП "Классификационное общество "Регистр судоходства Украины";
— государственный морской спасательно-координационный центр;
— судовладельцы и суда флага;
— капитаны морских портов Украины, открытых для международного судоходства.

Положением, в частности, определены:

— структура и руководство Национального центра;
— задачи и функции Национального центра;
— права и обязанности Национального центра;
— функции субъектов, обеспечивающих функционирование Национального центра.

Кроме того, признан утратившим силу приказ Минтранссвязи от 15.01.2008 г. № 36 "Об утверждении Положения о функционировании Центра данных дальней идентификации и контроля местонахождения судов".

Имеется в распоряжении редакции.

Разрешения на регулярные международные маршруты общего пользования

Приказ от 9.10.2015 г. № 407

"Об утверждении Протокола № 67 заседания Комиссии для рассмотрения обращений перевозчиков и принятия решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующие маршруты, продлении действия разрешения на регулярных международных автомобильных маршрутах общего пользования"

Утвержден Протокол № 67 заседания Комиссии для рассмотрения обращений перевозчиков и принятия решений об открытии, закрытии, внесении изменений в функционирующие маршруты, продлении действия разрешения на регулярных международных автомобильных маршрутах общего пользования.

Имеется в распоряжении редакции.

Конкурс по распределению разрешений ЕКМТ

Приказ от 16.10.2015 г. № 411

"Об организации приема документов для участия в конкурсе по распределению разрешений Европейской Конференции Министров Транспорта в 2015 году"

Согласно р. II Порядка проведения конкурса и выдачи разрешительных документов Европейской Конференции Министров Транспорта, утвержденного приказом Минтранса от 20.08.2004 г. № 757 (в редакции приказа Мининфраструктуры от 11.09.2015 г. № 362):

— **объявлен конкурс по распределению разрешений** Европейской Конференции Министров Транспорта (далее — разрешения) и **установлен срок его проведения** с 16.10.2015 г. по 20.12.2015 г.;

— **создана Комиссия по приему документов** для участия в конкурсе по распределению разрешений ЕКМТ (далее — Комиссия по приему).

Комиссия по приему должна обеспечить организацию приема документов от автоперевозчиков для участия в конкурсе по распределению разрешений ЕКМТ в срок до 20.11.2015 г. включительно ежедневно в рабочие дни в помещении общественной приемной в здании Мининфраструктуры по адресу: г. Киев, проспект Победы, 14, а также осуществление иных полномочий в соответствии с Порядком проведения конкурса и выдачи разрешительных документов Европейской Конференции Министров Транспорта, утвержденным приказом Минтранса от 20.08.2004 г. № 757 (в редакции приказа Мининфраструктуры от 11.09.2015 г. № 362).

Создана Рабочая группа по вопросам развития мультимодальных перевозок и логистики

Приказ от 21.10.2015 г. № 418

"Об образовании Рабочей группы по вопросам развития мультимодальных перевозок и логистики"

С целью обеспечения выполнения Плана имплементации Директивы Совета 92/106/ЕЭС от 7.12.1992 г. об установлении общих правил для отдельных типов комбинированной транспортировки товаров между государствами-членами, одобренного распоряжением КМУ от 25.02.2015 г. № 142, и для проработки вопросов, связанных с развитием мультимодальных перевозок и логистики, **создана Рабочая группа по вопросам развития мультимодальных перевозок и логистики**.

Кроме того, признан утратившим силу приказ Мининфраструктуры от 20.06.2014 г. № 269 "Об утверждении состава Рабочей группы по вопросам разработки проекта Закона Украины "О мультимодальных (комбинированных) перевозках".

Имеется в распоряжении редакции.

ГОСАВИАСЛУЖБА

Приостановлен Сертификат одобрения организации по техническому обслуживанию

Приказ от 19.10.2015 г. № 634

"О приостановлении сертификата одобрения № UA.145.0578 AVIANOR INC."

В соответствии с Положением о Госавиаслужбе, утвержденным постановлением КМУ от 8.10.2014 г. № 520, и пп. (b) п. 2.3.10 (145.B.45) Правил одобрения организаций по техническому обслуживанию (Part-145), утвержденных приказом Минтранссвязи от 20.04.2010 г. № 209, и Отчетом одобрения организации от 8.10.2015 г. приостановлен Сертификат одобрения организации по техническому обслуживанию № UA.145.0578 AVIANOR INC. с 19.10.2015 г.

Из Госреестра ГВС исключены воздушные суда

Приказ от 27.10.2015 г. № 656

"Об исключении воздушных судов из государственного реестра ГВС Украины"

В соответствии с ч. 1 п. 3 ст. 41 Воздушного кодекса Украины и п. 6.1 р. VI Авиационных правил Украины, ч. 47 "Правила регистрации гражданских воздушных судов в Украине", утвержденных приказом Мининфраструктуры от 25.10.2012 г. № 636, исключены из Госреестра ГВС воздушные суда согласно утвержденному перечню.

Имеется в распоряжении редакции.

УКРАВТОДОР

Финансирование текущего среднего ремонта автодорог

Приказ от 4.09.2015 г. № 197

"О финансировании текущего среднего ремонта"

За счет нераспределенных расходов бюджетной программы 3111020 "Развитие сети и содержание автомобильных дорог общего пользования" предусмотрено финансирование в сумме **2167,0958 тыс. грн.** для выполнения работ по текущему среднему ремонту автодорог **в Николаевской обл.** согласно перечню.

Имеется в распоряжении редакции.

Приказ от 11.09.2015 г. № 206

"О финансировании текущего среднего ремонта"

В пределах лимитов, доведенных Службе автомобильных дорог **в Черновицкой обл**. на 2015 г. по бюджетной программе 3111020 "Развитие сети и содержание автомобильных дорог общего пользования", предусмотрено финансирование в сумме **4027,575 тыс. грн. на текущий средний ремонт автодороги** общего пользования госзначения **Т-26-01** Черновцы—Вашковцы—Путила—КПП "Русская" (отдельными участками) за счет уменьшения финансирования текущего мелкого ремонта и эксплуатационного содержания.

Приказ от 16.09.2015 г. № 214

"О финансировании текущего среднего ремонта"

В пределах лимитов, доведенных Службе автомобильных дорог **в Ривненской обл**. на 2015 г. по бюджетной программе 3111020 "Развитие сети и содержание автомобильных дорог общего пользования", предусмотрено финансирование в сумме **279,381 тыс. грн**. **на текущий средний ремонт моста на км 45+203** автодороги общего пользования госзначения Демидовка—Великая Городница—на Олику за счет уменьшения финансирования текущего мелкого ремонта и эксплуатационного содержания, согласно приложению.

Кроме того, перечень объектов текущего среднего ремонта автодорог общего пользования государственного и местного значения по Службе автомобильных дорог в Ривненской обл., финансируемых за счет госбюджета, с учетом приказов Укравтодора от 10.06.2015 г. № 127 и от 7.07.2015 г. № 154 изложен в новой редакции.

Имеется в распоряжении редакции.

Приказ от 23.09.2015 г. № 222

"О финансировании текущего среднего ремонта"

В пределах лимитов, доведенных Службе автомобильных дорог **в Киевской обл**. на 2015 г. по бюджетной программе 3111020 "Развитие сети и содержание автомобильных дорог общего пользования", предусмотрены **127,836 тыс. грн. на текущий средний ремонт моста через р. Рось** на автодороге госзначения Р-17 Белая Церковь—Тетиев—Литовец—Гуменное—/М-12/ на км 52+610 у с. Кашперовка за счет уменьшения финансирования текущего мелкого ремонта и эксплуатационного содержания.

Также в новой редакции изложен Перечень объектов текущего среднего ремонта автодорог общего пользования государственного и местного значения по Службе автомобильных дорог в Киевской обл., финансируемых за счет госбюджета, с учетом приказов Укравтодора от 1.04.2015 г. № 66, от 13.07.2015 г. № 159, от 4.09.2015 г. № 196 и от 10.09.2015 г. № 203.

Имеется в распоряжении редакции.

Приказ от 23.09.2015 г. № 223

"О финансировании текущего среднего ремонта"

В пределах лимитов, доведенных Службе автомобильных дорог **в Черниговской обл**. на 2015 г. по бюджетной программе 3111020 "Развитие сети и содержание автомобильных дорог общего пользования", за счет уменьшения финансирования текущего мелкого ремонта и эксплуатационного содержания предусмотрено финансирование в сумме **150,0 тыс. грн. на текущий средний ремонт автодороги** общего пользования госзначения **Р-68** Талалаевка—Ичня—Тростянец—Сокиринцы—/Н-07/ с подъездом к Государственному историко-культурному заповеднику "Качановка" согласно приложению.

Имеется в распоряжении редакции.

МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМРАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ

Правила обязательной сертификации дорожных транспортных средств, их составляющих и приспособлений

Приказ от 23.09.2015 г. № 1194

"Об утверждении изменений в Правила обязательной сертификации дорожных транспортных средств, их составляющих и приспособлений"

(Зарегистрирован в Минюсте 7.10.2015 г. под № 1215/27660)

Вступил в силу с 30.10.2015 г.

Утверждены изменения в Правила обязательной сертификации дорожных транспортных средств, их составляющих и приспособлений, утвержденные приказом Государственного комитета Украины по стандартизации, метрологии и сертификации от 17.01.1997 г. № 23, которыми, в частности, установлено, что:

— **сертификация ДТС, конструкция которых изменена во время переоборудования**, — это процедура, при которой проверяется и удостоверяется соответствие конструкции такого ДТС и его технического состояния требованиям действующих в Украине нормативно-правовых актов, нормативных документов;

— сертификацию ДТС в госсистеме сертификации **проводят органы по сертификации, которые назначены в установленном порядке**;

— орган по сертификации при проведении работ по сертификации ДТС, ввезенного на таможенную территорию Украины разукомплектованным, поврежденным или с правосторонним расположением рулевого управления, должен задокументировать фотографиями, что такое ДТС доукомплектовано, повреждения устранены, проведено переоборудование под левостороннее расположение рулевого управления, и сохранять их вместе с документами, на основании которых выдан сертификат соответствия;

— органы по сертификации должны планировать объемы работ по сертификации ДТС, исходя из того, что реальные затраты времени на подготовку одного сертификата соответствия ДТС составляют не менее 90 минут;

— орган по сертификации поручает проведение сертификационных испытаний продукции с целью технического надзора (согласно области аккредитации) только аккредитованной испытательной лаборатории (центру);

— испытательные лаборатории (центры) в своей работе по сертификационным испытаниям должны соблюдать следующие требования:

1) к протоколу испытаний обязательно должны быть приложены фотографии общего вида ДТС и его идентификационных табличек, на которых должны быть отражены идентификационный номер VIN, маркировка на соответствие ДТС уровню экологических требований Евро-0—Евро-6 (при наличии такой маркировки);

2) планировать объемы испытаний, исходя из реальной пропускной способности испытательной лаборатории (центра). Учесть, что обоснованная норма времени на проведение сертификационных испытаний составляет:

- для ДТС, бывших в употреблении, в объеме обязательных при сертификации требований ДСТУ 3649 — не менее 1,5 часа и для оформления протокола испытаний — не менее 1 часа;

- для ДТС категории М1, которые были в пользовании, в объеме обязательных при сертификации требований Правил ЕЭК ООН № 26 — не менее 1 часа и для оформления протокола испытаний — не менее 1 часа;

- для ДТС категории М2, М3 (автобусы), которые были в пользовании, в объеме обязательных при сертификации требований Правил ЕЭК ООН № 36, или Правил ЕЭК ООН № 52, или Правил ЕЭК ООН № 107 — не менее 3 часов и для оформления протокола испытаний — не менее 4 часов;

— регистрация сертификатов соответствия осуществляется из расчета не более 10 сертификатов соответствия на ДТС, бывших в употреблении, в течение 1 дня на 1 штатного сертифицированного аудитора, который имеет сертификат аудитора в государственной системе сертификации по специализации ДТС;

— в приложении к сертификату соответствия ДТС категорий М2 и М3 обязательно приводятся схема размещения пассажирских сидений и расположения выходов, для газобаллонных автобусов приводится схема размещения газовых баллонов. Также в приложении к сертификату соответствия указываются класс автобуса, его общая пассажировместимость и количество мест для сидения;

— при сертификации ДТС, бывших в употреблении, органы по сертификации **не принимают к рассмотрению протоколы сертификационных испытаний**, проведенные с участием филиалов испытательных лабораторий (центров), которые не были аккредитованы при аккредитации испытательной лаборатории (центра) в установленном порядке;

— **документы по сертификации ДТС хранятся в течение** срока и с учетом требований Перечня типовых документов, создаваемых в процессе деятельности госорганов и органов местного самоуправления, других учреждений, предприятий и организаций, с указанием сроков хранения, утвержденного приказом Минюста от 12.04.2012 г. № 578/5.

Имеется в распоряжении редакции.

МИНИСТЕРСТВО СОЦПОЛИТИКИ

Примеры исчисления средней зарплаты (дохода) по видам общеобязательного государственного соцстрахования

Приказ от 21.10.2015 г. № 1022

"Об утверждении примеров исчисления средней заработной платы (дохода) по видам общеобязательного государственного социального страхования"

В соответствии с абз. 2 п. 34 Порядка исчисления средней заработной платы (дохода, денежного обеспечения) для расчета выплат по общеобязательному государственному соцстрахованию, утвержденного постановлением КМУ от 26.09.2001 г. № 1266 (в редакции постановления КМУ от 26.06.2015 г. № 439), утверждены **примеры исчисления средней зарплаты (дохода) по видам общеобязательного государственного соцстрахования**:

— для расчета выплат по страхованию на случай безработицы;

— для расчета выплат по страхованию от несчастного случая на производстве и профессионального заболевания, повлекших утрату трудоспособности;

— для расчета выплат для назначения пособия по беременности и родам, пособия по временной нетрудоспособности, а также оплаты первых 5 дней временной нетрудоспособности за счет средств работодателя.

Имеется в распоряжении редакции.

МВД

Дополнительные временные режимные ограничения в контролируемых пограничных районах

Приказ от 7.09.2015 г. № 1075

"Об утверждении Дополнительных временных режимных ограничений в контролируемых пограничных районах"

(Зарегистрирован в Минюсте 30.09.2015 г. под № 1166/27611)

Вступит в силу со дня официального опубликования.

Утверждены Дополнительные временные режимные ограничения в контролируемых пограничных районах, согласно которым:

1. С целью недопущения осложнения на госгранице и предупреждения дестабилизации обстановки в пределах Гродненского, Корюковского, Новгород-Северского, Семеновского, Щорского контролируемых пограничных районов Черниговской обл., контролируемых пограничных районах Сумской, Харьковской, Луганской, Донецкой, Запорожской, Херсонской, Николаевской, Одесской, Винницкой областей и городах Мариуполь, Донецк, Авдеевка, Артемовск, Угледар, Горловка, Дзержинск, Дебальцево, Докучаевск, Селидово Донецкой обл., Могилев-Подольский Винницкой обл., Бердянск Запорожской обл., Очаков Николаевской обл., Измаил, Ильичевск, Одесса, Южный Одесской обл. в интересах защиты национальной безопасности Украины запрещены:

1) осуществление любых полетов легкомоторных летательных аппаратов, квадрокоптеров, воздушных безмоторных средств передвижения (планеров, дельтапланов, аэростатов, дирижаблей), а также прыжки со всеми видами парашютов без предварительного, не позднее чем за 24 часа до начала их проведения, информирования подразделения охраны госграницы, в зоне ответственности которого проводятся полеты;

2) капитанам морских и речных судов, владельцам маломерных судов, командирам воздушных судов, начальникам поездов и проводникам вагонов, старшим стюардам и стюардам, водителям транспортных средств подвозить в контролируемый пограничный район и вывозить из него лиц, не имеющих документов, определенных пп. 1 п. 2 Положения о пограничном режиме, утвержденного постановлением КМУ от 27.07.1998 г. № 1147;

3) выпуск маломерных судов и других плавсредств (кроме средств развлечений на воде), судов рыбного хозяйства в территориальное море, внутренние воды Украины до 2 морских миль от уреза воды, а также в часть вод пограничных рек, озер и других водоемов, ограниченных линией госграницы, берега которых принадлежат Украине, без предварительного, не позднее чем за 1 час, информирования подразделения охраны госграницы, в зоне ответственности которого осуществляется выпуск;

4) выход с пристаней, причалов, баз для стоянки и из пунктов базирования (далее — объекты базирования) и плавание маломерных судов, других плавсредств, судов рыбного хозяйства в ненавигационный период и в темное время суток (за исключением наличия у судна соответствующего разрешения и оборудования);

5) изменение приписки и постоянного места для стоянки (хранения) маломерных судов, других плавсредств без предварительного в течение 24 часов информирования администрациями объектов базирования подразделения охраны госграницы, в зоне ответственности которого они размещены;

6) проведение водолазных работ и любых других спусков под воду без предварительного, не позднее чем за 24 часа, информирования подразделений охраны госграницы, в зоне ответственности которых они проводятся;

7) эксплуатация объектов базирования всех форм собственности, которые не получили разрешения на эксплуатацию и выпуск маломерных судов, других плавсредств без наличия на объектах базирования, предназначенных соответствующими приказами или распоряжениями администраций.

2. В рамках установления пограничной полосы, определенных в п. 1 Дополнительных временных режимных ограничений в контролируемых пограничных районах, запрещены:

1) движение транспортных средств (кроме техники и оборудования для агропромышленного комплекса, задействованных в проведении с/х работ) по дорогам, которые отсутствуют в реестре автодорог и ведут к госграницe, или на территории, на которой органы госвласти временно не осуществляют или осуществляют не в полном объеме свои полномочия и не обеспечивают передвижение к установленным пунктам пропуска через госграницу, контрольным пунктам въезда-выезда и между населенными пунктами;

2) скопление транспортных средств (более 3), длительные остановки (более 30 минут) грузовых транспортных средств, тракторов и другой крупногабаритной техники, не связанные с техническими неисправностями, на обочинах дорог вне установленных автостоянок;

3) пребывание иностранцев и лиц без гражданства, за исключением иностранцев, лиц без гражданства, которые постоянно проживают (имеют вид на жительство) на территории Украины (в данной местности), или следующих транзитом из пунктов пропуска через госграницу, контрольных пунктов въезда-выезда в другие нережимные районы, или имеют письменное приглашение близких родственников, заверенное местными органами исполнительной власти или местного самоуправления, или которых встречают лично;

4) перевозки в транспортных средствах оружия и любых средств активной обороны без соответствующих на то разрешений;

5) использование радиостанций, кроме установленных на специальной технике и транспортных средствах специализированного назначения (или зарегистрированных в установленном порядке).

Изменен п. 1.1 р. II Инструкции о порядке действий органов (подразделений) охраны госграницы при обнаружении признаков нарушений таможенных правил

Совместно с Минфином

Приказ от 17.09.2015 г. № 1139/789

"О внесении изменений в Инструкцию о порядке действий органов (подразделений) охраны государственной границы при обнаружении признаков нарушений таможенных правил, а также выявлении имущества, которое не имеет собственника или собственник которого неизвестен, и порядок дальнейшего взаимодействия органов (подразделений) охраны государственной границы с органами доходов и сборов"

(Зарегистрирован в Минюсте 30.09.2015 г. под № 1164/27609)

Вступит в силу со дня официального опубликования.

Внесены изменения в п. 1.1 р. II Инструкции о порядке действий органов (подразделений) охраны государственной границы при обнаружении признаков нарушений таможенных правил, а также выявлении имущества, которое не имеет собственника или собственник которого неизвестен, и порядок дальнейшего взаимодействия органов (подразделений) охраны государственной границы с органами доходов и сборов, утвержденной приказом МВД и Миндоходов от 3.10.2013 г. № 947/525.

Имеется в распоряжении редакции.

Перечень маршрутов международной дорожной перевозки опасных грузов

Совместно с Мининфраструктуры

Приказ от 24.09.2015 г. № 1164/383

"Об утверждении Перечня маршрутов международной дорожной перевозки опасных грузов, движение по которым осуществляется без согласования с соответствующими подразделениями Министерства внутренних дел Украины, которые обеспечивают безопасность дорожного движения"

(Зарегистрирован в Минюсте 12.10.2015 г. под № 1231/27676)

Вступит в силу со дня официального опубликования.

Утвержден **Перечень маршрутов** международной дорожной перевозки опасных грузов, движение по которым осуществляется **без согласования с соответствующими подразделениями МВД**, которые обеспечивают безопасность дорожного движения:

— МПП Краковец—Львов—Ривне—Житомир—Киев;

— МПП Чоп—Стрый—Львов;

— МПП Ужгород—Мукачево;

— МПП Новые Яриловичи—Чернигов—Копти—Киев—Любашевка—МПП Платоново;
— Любашевка—МПП Одесса;
— Копти—МПП Бачевск;
— МПП Рени—Измаил—Одесса—Херсон—Дебальцево—МПП Изварино;
— Киев—Полтава—Харьков—Дебальцево—МПП Изварино;
— МПП Ягодин—Ковель—Луцк—Тернополь—Хмельницкий—Винница—Умань—МПП Одесса;
— Тернополь—Черновцы—МПП Порубное;
— Черновцы—МПП Мамалыга;
— МПП Доманово—Ковель;
— МПП Гоптовка—Харьков;
— Одесса—МПП Ильичевск;
— МПП Рени—Измаил—Одесса—Херсон—Мелитополь—Бердянск—Мариуполь—МПП Новоазовск;
— Одесса—Николаев—Херсон—Джанкой—Керчь—МПП Крым;
— МПП Одесса—Киев—Чернигов—МПП Новые Яриловичи;
— МПП Ильичевск—Киев—Чернигов—МПП Новые Яриловичи.

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ

Инструкция по присвоению классной квалификации летно-испытательному составу госавиации

Приказ от 8.09.2015 г. № 469

"Об утверждении Инструкции по присвоению классной квалификации летно-испытательному составу государственной авиации Украины"

(Зарегистрирован в Минюсте 24.09.2015 г. под № 1139/27584)

Вступил в силу с 30.10.2015 г.

Утверждена Инструкция по присвоению классной квалификации летно-испытательному составу государственной авиации Украины, которая определяет **порядок присвоения классной квалификации, требования к летно-испытательному составу госавиации** Украины, состав и обязанности квалификационной комиссии.

Требования настоящей Инструкции являются обязательными для выполнения авиационным персоналом госавиации Украины.

Кроме того, признан утратившим силу приказ министра обороны от 16.09.2003 г. № 296 "Об утверждении Инструкции о порядке присвоения классной квалификации летно-испытательному составу Вооруженных Сил Украины".

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ

Признание юрлица отсутствующим по его местонахождению

Письмо от 12.10.2015 г. № 1029-0-2-15/193

В частности, сообщено, что в соответствии с абз. 1 ч. 11 ст. 19 Закона Украины "О государственной регистрации юридических лиц и физических лиц-предпринимателей" (далее — Закон) юрлицо обязано подавать (посылать) ежегодно в течение месяца, следующего за датой госрегистрации, начиная со следующего года, госрегистратору для подтверждения сведений о юридическом лице регистрационную карточку о подтверждении сведений о юрлице.

Согласно ч. 12 ст. 19 Закона основаниями для направления почтовым отправлением госрегистратором сообщения о необходимости подтверждения сведений о юрлице являются:

— непоступление в установленный срок регистрационной карточки о подтверждении сведений о юрлице;

— поступление (почтовым отправлением или в электронном виде в порядке взаимообмена) госрегистратору от органа доходов и сборов сообщения установленного образца об отсутствии юрлица по его местонахождению.

В соответствии с абз. 2 ч. 13 ст. 19 Закона, если госрегистратору возвращено почтовое отправление, госрегистратор должен внести в Единый государственный реестр запись об отсутствии юрлица по его местонахождению.

ГФСУ

Комплексный контроль налоговых рисков по НДС

Приказ от 28.07.2015 г. № 543

"Об обеспечении комплексного контроля налоговых рисков по НДС"

Утвержден Рекомендуемый порядок взаимодействия подразделений ГФС при комплексной отработке налоговых рисков по НДС, которым, в частности, установлено, что этапами комплексной отработки налоговых рисков по НДС являются:

— ранняя налоговая диагностика (до предельного срока представления отчетности по НДС);

— электронный контроль рисков (после предельного срока представления отчетности по НДС);

— налоговый контроль рисков (после предельного срока уплаты денежных обязательств по НДС).

Также установлена персональная ответственность руководителей ГФС в части комплексного контроля налоговых рисков по НДС.

Кроме того, признаны утратившими силу приказы ГФСУ:

— от 5.09.2014 г. № 110 "Об организации комплексной отработки налоговых рисков по налогу на добавленную стоимость";

— от 17.10.2014 г. № 200 "О внесении изменений в приказ ГФСУ от 5.09.2014 г. № 110";

— от 2.12.2014 г. № 340" О внесении изменений в приказ ГФСУ от 5.09.2014 г. № 110".

Имеется в распоряжении редакции.

Созданы таможенные посты Киевской таможни ГФС

Приказ от 26.10.2015 г. № 813

"О создании отдельных таможенных постов Киевской таможни ГФС"

Созданы таможенные посты как обособленные структурные подразделения "Вишневое" и "Димитрово" Киевской таможни ГФС и определены места их дислокации.

Имеется в распоряжении редакции.

Особенности таможенного оформления транспортных средств

Письмо от 7.09.2015 г. № 19063/6/99-99-19-02-02-15

В частности, относительно **таможенного оформления** товаров (транспортных средств) **для свободного обращения на таможенной территории Украины** сообщено, что:

— согласно таможенному и налоговому законодательству при таможенном оформлении товаров (транспортных средств) для свободного обращения на таможенной территории Украины уплате подлежат:

- ввозная пошлина — по ставке 10% таможенной стоимости товара (Закон Украины от 19.09.2013 г. № 584-VII "О Таможенном тарифе Украины");

- акцизный налог — в зависимости от объема двигателя и возраста транспортного средства по ставкам, определенным ст. 215 НКУ;

- НДС — по ставке 20% в соответствии со ст. 193 НКУ;

- к товарам, которые классифицируются в товарных группах 25—97 согласно УКТ ВЭД, применяется 5-процентная ставка дополнительного импортного сбора.

Кроме того, относительно **таможенного оформления транспортных средств в качестве гуманитарной помощи**, в частности, сообщено, что:

— правовые, организационные, социальные основы получения, предоставления, оформления, распределения и контроля за целевым использованием гуманитарной помощи определены Законом Украины от 22.10.1999 г. № 1192-XIV "О гуманитарной помощи" (далее — Закон № 1192);

— основанием для начала процедуры признания помощи гуманитарной является письменное предложение донора о ее предоставлении, для осуществления гуманитарной помощи в Украине — письменное согласие получателя гуманитарной помощи на ее получение. Получатель гуманитарной помощи имеет такие же права на ее использование, как и приобретатель гуманитарной помощи;

— получатели гуманитарной помощи — это юрлица, зарегистрированные в установленном порядке в Едином реестре получателей гуманитарной помощи;

— могут быть признаны гуманитарной помощью:

- автомобили скорой медицинской помощи, легковые автомобили специального назначения для МВД;

- транспортные средства, предназначенные для перевозки более 8 человек, которые передаются для использования учреждениям соцзащиты населения, госучреждениям здравоохранения и учебным заведениям, общественным организациям инвалидов, ветеранов войны и труда, Обществу Красного Креста Украины и его областным организациям;

- легковые автомобили, которые на момент ввоза на таможенную территорию Украины были изготовлены не более 8 лет назад, с объемом двигателя не более 1800 куб. см, получаемые органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует госполитику в сфере соцзащиты населения, для дальнейшей передачи инвалидам, находящимся в установленном порядке на учете для получения специального автотранспорта, на срок, определенный законодательством.

Адminвзыскания за нарушения законодательства о едином взносе

Письмо от 11.09.2015 г. № 33814/7/99-99-17-03-01-17
"О предоставлении разъяснения"

С целью неуклонного соблюдения фискальными органами законодательства об адminправонарушениях, правильного оформления административных материалов рекомендовано учитывать, что в соответствии со ст. 26 Закона Украины от 8.07.2010 г. № 2464 "О сборе и учете единого взноса на общеобязательное государственное социальное страхование" (далее — Закон № 2464) должностные лица плательщиков единого взноса на общеобязательное государственное социальное страхование (далее — единый взнос), физлица-предприниматели и лица, осуществляющие независимую профессиональную деятельность, согласно ст. 165[1] КУоАП несут адminответственность за:

— нарушение порядка начисления, исчисления и сроков уплаты единого взноса;

— непредставление, несвоевременное представление, представление не по установленной форме отчетности относительно единого взноса;

— представление недостоверных сведений, используемых в Госреестре, других сведений, предусмотренных Законом № 2464.

№ п/п	Правонарушения	Кто несет административную ответственность	Административная ответственность		Основание
			в случае совершения правонарушения впервые	в случае повторного совершения в течение года одного и того же правонарушения	
1	Нарушение порядка начисления, исчисления и сроков уплаты единого взноса	Должностные лица предприятий, физлица-предприниматели, лица, осуществляющие независимую профессиональную деятельность	от 30 до 40 НМДГ (от 510 грн. до 680 грн.)	от 40 до 50 НМДГ (от 680 грн. до 850 грн.)	ч. 1 ст. 26 Закона № 2464, ст. 165[1] КоАП
2	Непредставление, несвоевременное представление, представление не по установленной форме отчетности относительно единого взноса или представление недостоверных сведений, используемых в Государственном реестре общеобязательного государственного соцстрахования, другой отчетности и сведений, предусмотренных Законом № 2464				
3	Неуплата или несвоевременная уплата единого взноса, в т.ч. авансовых платежей:				
	— в сумме, не превышающей 300 НМДГ (182700 грн.*)	Должностные лица предприятий, физлица-предприниматели, лица, осуществляющие независимую профессиональную деятельность	от 40 до 80 НМДГ (от 680 грн. до 1360 грн.)	от 150 до 300 НМДГ (от 2550 грн. до 5100 грн.)	ст. 165[1] КоАП
	— в сумме, превышающей 300 НМДГ (182700 грн.*)		от 80 до 120 НМДГ (от 1360 грн. до 2040 грн.)		

*П. 5 подраздела I р. XX НКУ предусматривает: если нормы других законов содержат ссылку на НМДГ, то для целей их применения используется сумма в размере 17 грн., кроме норм административного и уголовного законодательства в части квалификации административных или уголовных правонарушений, для которых сумма необлагаемого минимума устанавливается на уровне налоговой социальной льготы, определенной п. 169.1 НКУ для соответствующего года (в 2015 г. — 609 грн.).

Также, в частности, разъяснено, что:

— фискальные органы имеют правовые основания для составления протоколов об адminправонарушениях, предусмотренных ст.ст. 165[1] и 188[23] КУоАП;

— при решении вопроса определения понятия "должностное лицо" необходимо исходить из правоприменительной практики, которая отмечает, что главным критерием отнесения лица к кругу должностных лиц является наличие у него организационно-распорядительных или административно-хозяйственных функций;

— протокол о совершении адminправонарушения может быть составлен на руководителя и главного бухгалтера одновременно, поскольку они обязаны своевременно начислять, исчислять и уплачивать единый взнос, а также своевременно подавать по установленной форме отчетность относительно единого взноса, достоверные сведения, используемые в Госреестре, другие сведения, предусмотренные Законом № 2464;

— поскольку нормами КоАП не предусмотрены ограничения по периодичности привлечения нарушителей к административной ответственности, то на правонарушителей налагаются административные взыскания с той периодичностью, с которой совершаются нарушения;

— при совершении одним лицом 2 или более административных правонарушений, дела о которых одновременно рассматриваются должностным лицом одного и того же фискального органа, протокол составляется по каждому правонарушению отдельно;

— в случае совершения лицом нескольких видов правонарушений, дела о которых одновременно рассматриваются должностным лицом одного и того же фискального органа, административное взыскание налагается в пределах наибольшего размера штрафа;

— ст. 38 КоАП установлено, что административное взыскание может быть наложено не позднее чем через 2 месяца со дня совершения правонарушения, а при длящемся правонарушении — не позднее чем через 2 месяца со дня обнаружения, за исключением случаев, когда дела об административных правонарушениях в соответствии с КоАП подведомственны суду (судье);

— при решении вопроса об отнесении правонарушения к длящемуся или разовому необходимо в каждом конкретном случае учитывать такие факторы, как:

- имело ли место противоправное действие;
- имело ли оно непрерывный характер;
- установить момент обнаружения противоправного действия, момент наступления вредоносных последствий.

Признанные штрафы, пеня, неустойка включаются в прочие операционные расходы

Письмо от 5.10.2015 г. № 21051/6/99-99-19-02-02-15

Относительно корректировки финрезультата налогового (отчетного) периода в 2015 г. на суммы штрафов и/или неустойки или пени, которые начислены по решению соответствующих госорганов за нарушения, которые произошли в 2014 г. и 2015 г., в частности, сообщено, что:

— **признанные штрафы, пеня, неустойка включаются в прочие операционные** расходы (п. 20 П(С)БУ 16);

— **понесенные расходы в виде признанных налогоплательщиком штрафов, пени, неустойки** за нарушение правил осуществления хоздеятельности, невыполнение или ненадлежащее выполнение хозяйственного обязательства **участвуют при определении финрезультата до налогообложения** в соответствии с правилами бухучета без дальнейшей его корректировки на такие расходы.

Налогообложение компенсационных выплат мобилизованным работникам

Письмо от 6.10.2015 г. № 21165/6/99-99-17-03-03-15

В частности, сообщено, что доход, полученный работниками, призванными на военную службу по призыву по мобилизации, на особый период в виде компенсационных выплат, который выплачивается работодателем за счет средств госбюджета в пределах среднего заработка в соответствии с Порядком выплаты **компенсации** предприятиям, учреждениям, организациям **в пределах среднего заработка работников**, призванных на военную службу по призыву по мобилизации, на особый период, утвержденным постановлением КМУ от 4.03.2015 г. № 105, **не включается в налогооблагаемый доход** таких работников, то есть не облагается НДФЛ и военным сбором.

Кроме того, согласно ч. 7 ст. 7 Закона Украины от 8.07.2010 г. № 2464-VI "О сборе и учете единого взноса на общеобязательное государственное социальное страхование" не начисляется на выплаты и **не удерживается единый взнос с выплат**, которые компенсируются из бюджета в пределах среднего заработка работников, призванных на военную службу по призыву по мобилизации, на особый период.

Налогообложение операций по поставке товаров нерезидентам без вывоза этих товаров за пределы таможенной территории Украины

Письмо от 8.10.2015 г. № 21405/6/99-99-19-03-02-15
"О рассмотрении письма"

В частности, сообщено, что:

— операции по поставке товаров на таможенной территории Украины нерезиденту облагаются НДС в общеустановленном порядке;

— согласно п. 1.6 Инструкции о порядке осуществления контроля за экспортными, импортными операциями (далее — Инструкция), утвержденной постановлением Правления НБУ от 24.03.1999 г. № 136, если в соответствии с экспортным договором резидент экспортирует продукцию без ее вывоза с таможенной территории Украины, то **банк не осуществляет контроль за сроками расчетов по такому договору** (кроме случая, предусмотренного п. 3.6 Инструкции).

Дата начала начисления пени

Письмо от 9.10.2015 г. № 21492/6/99-99-15-04-02-15
"О порядке начисления пени"

Относительно порядка начисления пени и в пределах компетенции, в частности, сообщено, что:

— налогоплательщик, который самостоятельно выявляет факт занижения налогового обязательства прошлых налоговых периодов, обязан, за исключением случаев, установленных п. 50.2 ст. 50 НКУ:

- или направить уточняющий расчет и уплатить сумму недоплаты и штраф в размере 3% такой суммы до представления такого уточняющего расчета;

- или отразить сумму недоплаты в составе декларации по этому налогу, которая подается за налоговый период, следующий за периодом, в котором выявлен факт занижения налогового обязательства, увеличенную на сумму штрафа в размере 5% такой суммы, с соответствующим увеличением общей суммы денежного обязательства по этому налогу;

— согласно п. 31.1 ст. 31 НКУ **сроком уплаты налога и сбора признается период**, который начинается с момента возникновения налогового долга налогоплательщика по уплате конкретного вида налога и завершается последним днем срока, в течение которого такой налог или сбор должен быть оплачен в порядке, определенном налоговым законодательством. Налог или сбор, который не был уплачен в установленный срок, считается не оплаченным своевременно. При этом момент возникновения налогового долга налогоплательщика, в т.ч. налогового агента, определяется календарной датой;

— при определении срока уплаты налогового обязательства в случае, если последний день срока представления налоговой декларации приходится на выходной или праздничный день, необходимо учитывать правовую позицию Верховного Суда Украины (далее — ВСУ), изложенную в постановлении от 9.06.2015 г. по делу № 21-18а15. Так, в случае если последний день срока представления налоговой декларации приходится на выходной или праздничный день, предельным сроком представления такой декларации является первый после него рабочий день. При этом начало течения 10-дневного срока для уплаты определенного в декларации налогового обязательства, установленного п. 57.1 ст. 57 НКУ, связано именно с таким первым рабочим днем. Т.е. позиция ВСУ заключается в том, что **срок для уплаты налога следует учитывать от фактической даты последнего дня подачи налоговой декларации за соответствующий период**;

— учитывая отсутствие прямого указания в НКУ на обратное действие во времени Закона № 655-VII, применение положений пп. 129.1.1 п. 129.1 ст. 129 в редакции, действующей с 1.09.2015 г., применяется к правоотношениям, возникшим с 1.09.2015 г., т.е. к отношениям, когда предельный срок уплаты денежного обязательства приходится на дату, начиная с 1.09.2015 г.

Обложение НДС услуг по ответственному хранению транспортного средства

Письмо от 12.10.2015 г. № 21546/6/99-99-19-03-02-15
"О рассмотрении обращения"

В частности, сообщено, что операция по передаче имущества на хранение для владельца этого имущества не является объектом налогообложения НДС в соответствии с пп. 196.1.2 п. 196.1 ст. 196 НКУ. Вместе с этим **операция по предоставлению услуг по хранению имущества, переданного на ответственное хранение**, для хранителя **является объектом налогообложения НДС** и облагается НДС в общеустановленном порядке.

Штрафные санкции отменяются, если налогоплательщик самостоятельно уплатил сумму налогового обязательства в течение 10 календарных дней

Письмо от 20.10.2015 г. № 22064/6/99-99-10-03-02-15
"О предоставлении разъяснения"

Относительно применения штрафных (финансовых) санкций, в частности, сообщено, что **штрафные (финансовые) санкции отменяются**, если налогоплательщик в соответствии с п. 35 подраздела 10 р. XX НКУ самостоятельно уплатил сумму налогового обязательства в течение 10 календарных дней, следующих за днем получения налогового уведомления-решения (без применения процедуры обжалования налогового уведомления-решения).

Налогообложение НДС транспортно-экспедиторской деятельности

Письмо от 21.10.2015 г. № 22218/6/99-99-19-03-02-15
"О рассмотрении письма"

В частности, относительно обложения НДС транспортно-экспедиторской деятельности сообщено, что:

— приказом ГНСУ от 6.07.2012 г. № 610 утверждена Обобщающая налоговая консультация о порядке налогообложения НДС транспортно-экспедиторской деятельности (далее — Консультация № 610), которую налогоплательщик может использовать в своей деятельности;

— если при организации перевозок грузов по поручению клиента необходимо получение государственных платных услуг от органов исполнительной власти, которые освобождаются от налогообложения НДС, то экспедитор на дату определения налоговых обязательств по НДС в соответствии с п. 187.1 ст. 187 НКУ **составляет две налоговые накладные** — одну на стоимость экспедиторских услуг с начислением НДС по ставке 20%, а вторую — на стоимость государственных платных услуг с применением режима освобождения от налогообложения;

— обе налоговые накладные подлежат обязательной регистрации в ЕРНН.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГФС В Г. КИЕВЕ

Покупка валюты на оплату штрафных санкций по внешнеэкономическим контрактам

Письмо от 15.10.2015 г. № 15656/10/26-15-15-03-11

Относительно порядка налогообложения процентов за просрочку платежа по оплате товара, поставленного в адрес предприятия, в частности, сообщено, что:

— проценты, уплачиваемые нерезиденту за просрочку платежа по оплате товара, не являются процентами в понимании пп. 14.1.206 п. 14.1 ст. 14 НКУ;

— согласно п. 4 "а" ст. 5 Декрета КМУ "О системе валютного регулирования и валютного контроля" не требуют индивидуальной лицензии операции по осуществлению платежей в инвалюте, осуществляемые резидентами за пределы Украины во исполнение обязательств в этой валюте перед нерезидентами по оплате продукции, услуг, работ, прав интеллектуальной собственности и других имущественных прав, за исключением оплаты валютных ценностей;

— **покупка инвалюты для оплаты штрафных санкций**, предусмотренных внешнеэкономическими контрактами за невыполнение резидентами условий этих контрактов, **является покупкой инвалюты для оплаты имущественных прав**, и поэтому такая операция **не требует индивидуальной лицензии**. Основанием для перечисления денежных средств за пределы Украины в этом случае является соответствующий внешнеэкономический контракт;

— для решения вопроса относительно размера ответственности за несвоевременное выполнение денежных обязательств необходимо определить, законодательство какой страны следует применять для каждого конкретного внешнеэкономического договора. Если применяется законодательство Украины, то ст. 3 Закона Украины от 22.11.1996 г. № 543/96 "Об ответственности за несвоевременное выполнение денежных обязательств" установлен максимальный размер соответствующей пени, а именно: **размер пени не может превышать двойной учетной ставки НБУ**, которая действовала в периоде, за который уплачивается пеня.

НБУ

Изменения в валютном регулировании

Постановление от 22.10.2015 г. № 718

"О внесении изменений в постановление Правления Национального банка Украины от 3 сентября 2015 г. № 581"

Вступило в силу 23.10.2015 г.

Внесены изменения в постановление Правления НБУ от 3.09.2015 г. № 581 "Об урегулировании ситуации на денежно-кредитном и валютном рынках Украины" (с изменениями), согласно которым:

— **не подлежат обязательной продаже** на межбанковском валютном рынке Украины поступления в инвалюте:

- по проектам, которые осуществляются на основании соглашений между Украиной и ЕС об участии Украины в международных программах ЕС;
- в виде грантов от международных финансовых организаций, членом которых является Украина, в пользу юрлица-резидента, финансирование которого осуществляется за счет таких грантов и в органах управления которого участвует правительство Украины;
- поступившие как денежное обеспечение (гарантийный взнос) участия нерезидента в аукционе (торгах) по приватизации госимущества на счета организатора такого аукциона (торгов).

Также предусмотрено, что:

— требование, согласно которому банки обязаны ограничить выдачу наличных средств в национальной валюте через кассы и банкоматы в пределах **до 300 тыс. грн. в сутки** на одного клиента, **не распространяется на выдачу наличных средств на осуществление валютно-обменных операций с физлицами**;

— **исключено запрещение на регистрацию замены кредитора** или должника в договорах о привлечении резидентами кредитов и займов в инвалюте от нерезидентов. В частности, разрешено проводить такую регистрацию в случаях, когда замена первоначального кредитора связана с его ликвидацией и присоедине-

нием к новому кредитору-правопреемнику. Кроме того, разрешено регистрировать соответствующие изменения в кредитные договоры, по которым кредит предоставлен резиденту с участием иностранного экспортно-кредитного агентства.

Имеется в распоряжении редакции.

Учетная ставка осталась прежней

Постановление от 29.10.2015 г. № 750
"О регулировании денежно-кредитного рынка"

С 30.10.2015 г. установлена учетная ставка в размере 22% годовых.

Примечание. *Учетная ставка НБУ в 2015 г. была:*

— с 6.02 — 19,5%;
— с 4.03 — 30%;
— с 28.08 — 27%;
— с 25.09 — 22%.

Решение Правления НБУ о неизменности учетной ставки (на уровне 22% годовых) направлено на сохранение тенденции к снижению инфляционных ожиданий.

Регистрационные данные нормативно-правовых документов

Вступили в силу

21.10.2015 г.:

— О внесении изменений в перечень органов лицензирования (Постановление КМУ от 7.10.2015 г. № 829);

— О внесении изменений в некоторые акты Кабинета Министров Украины по вопросам приватизации (Постановление КМУ от 7.10.2015 г. № 819).

23.10.2015 г.:

— Об утверждении Порядка определения субъекта управления объектами, которые возвращены в собственность государства, и иным имуществом, субъект управления которого не определен (Постановление КМУ от 7.10.2015 г. № 817);

— О внесении изменений в постановление Правления Национального банка Украины от 3 сентября 2015 г. № 581 (Постановление НБУ от 22.10.2015 г. № 718).

27.10.2015 г.:

— Некоторые вопросы реализации в 2015—2017 годах Государственной стратегии регионального развития на период до 2020 года (Постановление КМУ от 7.10.2015 г. № 821);

— О внесении изменений в некоторые распорядительные документы Национального банка Украины (Постановление НБУ от 23.10.2015 г. № 722).

30.10.2015 г.:

— Об утверждении Порядка взаимодействия Министерства инфраструктуры Украины с центральными органами исполнительной власти, деятельность которых направляется и координируется Кабинетом Министров Украины через министра инфраструктуры Украины (Приказ Мининфраструктуры от 17.08.2015 г. № 319);

— Об утверждении критериев, по которым объекты включаются в перечень отдельных особо важных объектов права государственной собственности, охрана которых осуществляется государственными предприятиями и организациями на основании договоров о предоставлении охранных услуг (Приказ МВД от 1.09.2015 г. № 1053);

— Об утверждении Инструкции по оформлению материалов об административных правонарушениях (Приказ Мининфраструктуры от 3.09.2015 г. № 347);

— Об утверждении Инструкции по присвоению классной квалификации летно-испытательному составу государственной авиации Украины (Приказ Минобороны от 8.09.2015 г. № 469);

— О внесении изменения в Положение об инвентаризации активов и обязательств (Приказ Минфина от 17.09.2015 г. № 784);

— Об утверждении изменений в Правила обязательной сертификации дорожных транспортных средств, их составляющих и принадлежностей (Приказ Минэкономразвития от 23.09.2015 г. № 1194).

ПРОЕКТЫ

Действенный инструмент повышения рейтинга Украины в международной торговле

ВР. Проект закона
"О ратификации Протокола о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации"

Зарегистрирован в ВР 20.10.2015 г. под № 0069.

Предполагается ратифицировать Протокол о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации, совершенный 27.11.2014 г. в г. Женева, который вступит в силу для Украины в соответствии с п. 3 ст. X указанного Соглашения.

Целями принятия Закона Украины "О ратификации Протокола о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации" являются выполнение Украиной внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу упомянутого Протокола, и дача согласия на обязательность применения Украиной положений Соглашения об упрощении процедур торговли после вступления в силу.

Целями ратификации Протокола и применения Соглашения являются уменьшение времени и стоимости таможенного контроля, повышение прозрачности и эффективности операций госорганов, увеличение торговых потоков, государственных доходов и прямых иностранных инвестиций, снижение уровня коррупции, расширение сотрудничества между участниками частного и государственного секторов, улучшение развития малого и среднего бизнеса и т.п.

К ключевым положениям, которые регулируются Протоколом и Соглашением, относятся:

— нормы, касающиеся публикации, в т.ч. в Интернете, нормативно-правовых актов по вопросам обеспечения формальностей в торговле;

— положение о предварительных решениях таможенных органов;

— порядок уплаты платежей и штрафов;

— использование электронных платежей;

— гарантии ускоренного выпуска товаров в свободное обращение;

— использование системы "авторизованных операторов";

— процедуры ускоренной отправки товаров;

— ускоренная таможенная очистка товаров, которые быстро портятся;

— сокращение количества документов и формальностей на основе выработки общих таможенных стандартов;

— содействие широкому применению системы "единого окна";

— использование режима временного ввоза товаров;

— унификация пограничных и упрощение транзитных процедур;

— положение о сотрудничестве и координации деятельности таможенных служб.

***Примечание**. Как отмечено в пояснительной записке к законопроекту, он разработан во исполнение п. 124 Плана мероприятий по выполнению Программы деятельности КМУ и Стратегии устойчивого развития "Украина-2020" в 2015 г., утвержденного распоряжением КМУ от 4.03.2015 г. № 213-р, которым предусмотрено "осуществление внутригосударственных процедур с целью ратификации Соглашения ВТО по содействию торговле".*

Текст Соглашения об упрощении процедур торговли (далее — Соглашение) был одобрен во время Девятой Конференции министров ВТО в декабре 2013 г.

На специальном заседании Генерального Совета 27.11.2014 г. членами ВТО был утвержден Протокол о внесении изменений в Марракешское соглашение об учреждении Всемирной торговой организации (далее — Протокол), который предусматривает включение указанного соглашения в Приложение 1А к Соглашению об учреждении Всемирной торговой организации, и открыт Протокол для ратификации членами ВТО.

Протокол вступит в силу после выполнения внутригосударственных ратификационных процедур двумя третями членов ВТО.

Положения Соглашения направлены на упрощение таможенных процедур, в частности путем уменьшения связанных с ними финансовых затрат и сокращения времени осуществления таких процедур, улучшения транспарентности, снижения уровня коррупции и внедрения передовых технологий.

Ратификация Украиной Протокола и внедрение в дальнейшем положений Соглашения улучшит позиции Украины в упомянутом и других соответствующих рейтингах, связанных с легкостью ведения бизнеса, а также предоставит позитивный сигнал для участников международной торговли и инвестиционного сообщества о создании в Украине эффективной и прозрачной торговой среды с уменьшением коррупционной практики. При этом реализация положений Соглашения будет способствовать более активной интеграции Украины с ЕС.

Ратификация Протокола и дальнейшая имплементация положений Соглашения полностью соответствуют целям и приоритетам Стратегии устойчивого развития "Украина-2020" и коррелируют с внедрением таких ключевых реформ государства, как дерегуляция и развитие предпринимательства, реформа государственного таможенного дела, развитие украинского экспорта и т.п.

По оценкам экспертов, на сегодня Украина уже ввела значительную часть (до 2/3) положений Соглашения, поэтому возможные расходы, связанные с будущей его реализацией, будут касаться только определенных правовых, институциональных и процедурных реформ, которые уже находятся на различных этапах подготовки и внедрения. При этом общие экономические преимущества других заинтересованных сторон в частном секторе будут значительно превышать расходы, которые могут возникнуть в процессе имплементации Украиной положений Соглашения.

Ожидается, что выгоды мировой экономики (в т.ч. Украины) от имплементации Соглашения составят от $400 млрд до $1 трлн вследствие сокращения до 15% расходов, связанных с осуществлением внешнеторговой деятельности, увеличением товарооборота и бюджетных поступлений, созданием стабильной среды для ведения бизнеса и привлечения иностранных инвестиций.

Согласно данным ОЭСР, потенциальное снижение торговых издержек при имплементации положений Соглашения составляет 16,5% общих расходов для стран с низким уровнем дохода, 17,4% — для стран с низко-средним уровнем дохода, 14,6% — для стран с уровнем дохода выше среднего и 11,8% — для стран ОЭСР.

Принятие проекта поддерживается ведущими международными ассоциациями производителей и предпринимателей, в частности Торгово-промышленной палатой Украины (ТПП Украины), Украинским национальным комитетом Международной торговой палаты (ICC Ukraine), Американской Торговой Палатой в Украине (AmCham), Европейской Бизнес Ассоциацией (ЕБА) и др.

Механизм получения потерпевшими в ДТП возмещения вреда упростят

ВР. Проект закона
"О внесении изменений в некоторые законодательные акты относительно обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств (относительно усиления гарантий выплат потерпевшим)"

Зарегистрирован в ВР 19.10.2015 г. под № 3342.

Предполагается внести изменения и дополнения в законы Украины "Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств" и "О восстановлении платежеспособности должника или признании его банкротом", которые позволят упростить механизм получения потерпевшими в ДТП возмещения вреда.

Законопроектом, в частности, предусматривается:

— определить дополнительные основания для осуществления МТСБУ регламентных выплат по договорам обязательного страхования гражданско-правовой ответственности. МТСБУ будет обязано за счет средств фонда защиты потерпевших возмещать ущерб в случаях, если страховщик по истечении срока, определенного Законом для принятия решения об осуществлении страхового возмещения, не принял соответствующего решения или принял решение об осуществлении страхового возмещения по внутренним договорам страхования, но не выплатил его, и Уполномоченным органом применены меры воздействия в виде аннулирования (отзыва) лицензии на осуществление обязательного страхования гражданско-правовой ответственности, или в случае аннулирования (отзыва) всех лицензий страховщика или возбуждения производства по делу о банкротстве такого страховщика или если такой страховщик ликвидирован — для выполнения его обязательств по внутренним договорам страхования. Вышеперечисленные основания для осуществления регламентированных выплат МТСБУ будут распространяться и на полных членов МТСБУ, имеющих право на заключение международных договоров страхования "Зеленая карта";

— гармонизировать положения законов Украины "Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств" и "О восстановлении платежеспособности должника или признании его банкротом", а именно: установить обязанность распорядителя имущества и ликвидатора страховщика-должника предоставлять в МТСБУ копии документов, необходимые для проведения регламентных выплат страховщика, в отношении которого открыто производство по делу о банкротстве, и определить статус МТСБУ как участника в деле о банкротстве страховщика, осуществлявшего обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств.

Транспортный налог предполагается усовершенствовать

ВР. Проект закона
"О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины (относительно налогообложения отдельных транспортных средств, которые могут быть отнесены к предметам роскоши)"

Зарегистрирован в ВР 9.10.2015 г. под № 3315.

Предполагается внести изменения в НКУ, согласно которым будет усовершенствован транспортный налог.

Так, предполагается, что:

— плательщиками транспортного налога будут физ- и юрлица, в т.ч. нерезиденты, которые имеют зарегистрированные в Украине согласно действующему законодательству собственные легковые автомобили, мотоциклы, моторные лодки, яхты, самолеты и вертолеты;

— объектом налогообложения будут:

- легковые автомобили, которые использовались до 5 лет, стоимостью более EUR50000;
- мотоциклы, моторные лодки, яхты, которые использовались до 5 лет;
- самолеты и вертолеты, которые использовались до 5 лет;

— базой налогообложения будут являться легковые автомобили, мотоциклы, моторные лодки, яхты, самолеты и вертолеты, являющиеся объектами налогообложения в соответствии с подпунктами 267.2.1—267.2.3 п. 267.2 этой статьи;

— ставка налога будет устанавливаться в расчете на календарный год за каждый легковой автомобиль, мотоцикл, моторную лодку, яхту, самолет и вертолет, являющиеся объектами налогообложения в соответствии с подпунктами 267.2.1—267.2.3 п. 267.2 этой статьи исходя из предлагаемых формул.

Примечание. *Как отмечено в пояснительной записке к законопроекту, норма Конституции Украины (ст. 1) о социальном характере Украинского государства предусматривает, в частности, справедливое перераспределение социальных благ.*

Однако на практике наблюдается катастрофически высокий уровень дифференциации доходов и состояния населения. Это объясняется тем, что богатые не осознают своей социальной ответственности.

Общепринятой практикой в мире является введение дополнительного налогообложения высокого уровня доходов и предметов роскоши.

При этом объектами налогообложения избираются самые дорогие виды имущества, свидетельствующие о VIP-статусе, гарантированное богатство их владельцев.

Таким имуществом являются, в частности, транспортные средства премиум-класса (с большим объемом двигателя), самолеты, яхты и т.п.

Изменения, которые были внесены Законом Украины "О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины и некоторые законодательные акты Украины относительно налоговой реформы" от 28.12.2014 г. № 71-VIII установлено, что под налогообложение подпадают автомобили с объемом бензинового двигателя более 3 тыс. см^3 и дизельного — более 2,5 тыс. см^3 не старше 5 лет. Однако под такое налогообложение попадает сегмент автомобилей среднего класса.

Действующая система налогообложения автомобилей объемом двигателя более 3 л не соответствует принципам справедливого взимания платы, так как определяет одинаковую плату в размере 25 тыс. грн. для автомобилей разного класса, стоимости, объема двигателя и мощности. Предложенная формульная система даст возможность осуществить дифференцированный подход к начислению налога, устраняя любые коррупционные риски и учитывая основные объективные показатели транспортного средства: стоимость (установленную по каталогу или в салоне), объем двигателя, мощность, возраст, длину (для лодки, яхты). Данным методом начисления налога будут выдержаны основные требования европейских стандартов:

— налогообложение именно дорогих транспортных средств (ТС стоимостью менее EUR50 тыс. вообще не будут подлежать налогообложению) и величина налога на которые будет увеличиваться пропорционально их стоимости;

— размер налога будет прямо пропорционально зависеть от объема двигателя и мощности двигателя.

Так, согласно расчетам по предлагаемым формулам транспортный налог будет составлять:

1) для автомобиля начальной стоимостью EUR100000 с объемом двигателя 5 л мощностью 500 л.с. в возрасте автомобиля 1 год — 75000 грн.;

2) для автомобиля начальной стоимостью EUR70000 с объемом двигателя 3 л мощностью 300 л.с. в возрасте автомобиля 1 год — 13500 грн.;

3) для автомобиля начальной стоимостью EUR50000 с объемом двигателя 2 л мощностью 200 л.с. в возрасте автомобиля 1 год — 2000 грн.

Деятельность авиаперевозчиков урегулируют

ВР. Проект закона

"Об особенностях государственного регулирования деятельности авиационных перевозчиков, связанной с перевозкой пассажиров, груза воздушным транспортом"

Размещен на сайте Госавиаслужбы.

Предполагается принять Закон, который предусматривает определение процедуры и особенностей лицензирования авиаперевозчиков, осуществляющих хоздеятельность по предоставлению услуг по перевозке пассажиров и/или грузов воздушным транспортом за плату и/или по найму и будет устанавливать порядок выдачи, переоформления и аннулирования лицензии, порядок контроля и надзора за деятельностью авиаперевозчиков, а также исчерпывающий перечень требований, обязательных для выполнения лицензиатом, и исчерпывающий перечень документов, прилагаемых к заявлению о получении лицензии.

Действие Закона (в случае его принятия):

— будет распространяться на украинских авиаперевозчиков, которые проводят или намерены осуществлять хоздеятельность по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, груза воздушным транспортом;

— не будет распространяться на авиаперевозчиков, которые предоставляют услуги по перевозке пассажиров и/или грузов воздушным транспортом, эксплуатируя исключительно воздушные суда, максимальная взлетная масса которых не превышает 495 кг, или которые не оснащены двигателями, или выполняют исключительно локальные полеты.

Примечание. *Проект Закона разработан во исполнение пп. 4 п. 1 решения СНБО от 20.07.2015 г. "О мерах по защите национальных интересов Украины в области авиации", введенного в действие Указом Президента от 4.09.2015 г. № 535/2015, и с целью приведения законодательных актов в соответствие с законодательством ЕС.*

Украина парафировала Соглашение между Украиной и ЕС и его государствами-членами о совместном авиационном пространстве (далее — Соглашение о САП), которое планируется подписать до 2016 г.

Соглашением о САП предусмотрено применение правил лицензирования авиаперевозчиков, преимущественно эквивалентных тем, которые указаны в гл. II Регламента (ЕС) № 1008/2008 Европейского парламента и Совета от 24.09.2008 г. об общих правилах осуществления авиаперевозок в Сообществе (далее — Регламент).

В частности, Регламентом предусмотрено осуществление мероприятий по повышению контроля со стороны государства за финансовым положением авиаперевозчиков, а именно проведение органом лицензирования оценки наличия у авиаперевозчика достаточных финансовых ресурсов для обеспечения выполнения им своих фактических и потенциальных обязательств перед другими предприятиями и пассажирами, а также покрытия своих постоянных и переменных затрат на производственную деятельность.

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Мининфраструктуры приглашает всех желающих к участию в конкурсе на должность директора Национального секретариата CoST в Украине

30.10.2015 г. стартовал конкурс на замещение должности директора Национального секретариата CoST (Construction Sector Transparency Initiative). Это международная инициатива по обеспечению прозрачности в строительной отрасли, которая начинает свою деятельность в Украине.

К участию в конкурсе приглашаются все амбициозные и настойчивые люди, которые стремятся сделать строительство за госсредства более прозрачным и эффективным.

Примечание. *Отправить свою заявку можно до 9.11.2015 г. на электронную почту: cost-ukraine@googlegroups.com.*

К заявке нужно прикрепить свое CV, а также презентацию на 5—6 слайдов в формате Power Point с практическими предложениями по механизму и ожидаемым результатам имплементации инициативы CoST в Украине.

После этого на одном из ближайших заседаний Консультативно-наблюдательной группы (конго) CoST будет проведен открытый конкурс на замещение этой должности, а также выбран победитель.

"Укрзалізниця" официально объявила о поиске финдиректора

27.10.2015 г. открыт отбор кандидатов на должность финдиректора "Укрзалізниці", который будет продолжаться до 10.11.2015 г. включительно. Претендент должен иметь профильное высшее образование, стаж руководящей работы не менее 5 лет, а также иметь опыт ведения переговоров на высшем уровне с клиентами, поставщиками и госорганами. Преимуществом будет наличие диплома MBA и международной сертификации в сфере бухгалтерии (ACCA, CPA).

Обязательным также указывается свободное владение украинским языком, знание английского и других иностранных языков будет преимуществом.

Примечание. *Ранее министр инфраструктуры А. Пивоварский сообщил, что данный конкурс будет отличаться от других обычных конкурсов, проводимых для госпредприятий — решение будет принимать правление коллегиально по своему усмотрению. Резюме принимает директор по корпоративному управлению и мотивации персонала, член правления "Укрзалізниці" О. Марина.*

По словам министра, финдиректор "Укрзалізниці" будет получать рыночную зарплату, сообщает ЦТС.

Мининфраструктуры определило руководителей Львовского локомотиворемонтного завода и завода "Транссвязь"

27.10.2015 г. постоянно действующая Комиссия Мининфраструктуры для проведения конкурсного отбора руководителей субъектов хозяйствования госсектора экономики рассмотрела документы и конкурсные предложения участников конкурсов на замещение вакантных должностей руководителей госпредприятий.

В частности, на замещение вакантной должности руководителя ЧАО "Львовский локомотиворемонтный завод" Комиссия получила заявки от 2 кандидатов и после рассмотрения документов на соответствие квалификационным требованиям допустила к защите конкурсных предложений обоих.

После презентации лучшим было признано конкурсное предложение Яремы Романа Ярославовича.

В соответствии с требованиями процедуры, после согласования кандидатуры с местными органами власти, победитель будет назначен на должность на условиях контракта.

На Комиссии также рассматривались конкурсные предложения на замещение должностей руководителей ЧАО "Харьковский электротехнический завод "Транссвязь" и ЧАО "Киев-Днепровское межотраслевое предприятие промышленного железнодорожного транспорта".

Всего комиссия получила 3 заявки на участие в конкурсе по ЧАО "Харьковский электротехнический завод "Транссвязь" и 6 заявок по ЧАО "Киев-Днепровское межотраслевое предприятие промышленного железнодорожного транспорта".

После рассмотрения пакетов документов на соответствие квалификационным требованиям комиссия допустила всех участников к защите конкурсных предложений.

Путем голосования по итогам презентаций определен победитель кадрового конкурса на руководителя ЧАО "Харьковский электротехнический завод "Транссвязь". Им стал Прусак Павел Викторович.

Ни одно из предложений участников конкурса на руководителя ЧАО "Киев-Днепровское межотраслевое предприятие промышленного железнодорожного транспорта" не было признано лучшим из-за того, что их реализация не обеспечивает надлежащую эффективность управления обществом.

Мининфраструктуры определило руководителей государственных предприятий — ГП "Ренийский морской торговый порт" и ГП "Администрация речных портов"

26.10.2015 г. состоялось заседание постоянно действующей Комиссии Мининфраструктуры для проведения конкурсного отбора руководителей субъектов хозяйствования госсектора экономики, на котором рассматривались документы и конкурсные предложения участников конкурсов на замещение вакантных должностей руководителей госпредприятий.

В частности, комиссия рассмотрела документы 7 кандидатов на главу ГП "Ренийский морской торговый порт" и 5 участников конкурса на руководителя ГП "Администрация речных портов".

После рассмотрения пакетов документов, предоставленных кандидатами, на соответствие квалификационным требованиям и голосование по защите конкурсных предложений по ГП "Ренийский морской торговый порт" были допущены 6 участников, ГП "Администрация речных портов" — 4 участника.

Комиссия заслушала презентации и путем голосования определила кандидатов, чьи конкурсные предложения были признаны лучшими. Победителем конкурса по ГП "Ренийский морской торговый порт" стал Кравченко Александр Сергеевич, ГП "Администрация речных портов" — Бомчак Сергей Иванович.

Мининфраструктуры обжалует восстановление В. Иванюка в должности главы Николаевского филиала АМПУ

Мининфраструктуры обжалует решение Заводского райсуда Николаева от 19 октября о восстановлении Василия Иванюка в должности начальника Николаевского филиала ГП "Администрация морских портов Украины", сообщает пресс-служба Мининфраструктуры. В ведомстве уже готовят апелляционную жалобу, которую на следующей неделе планируют подать в апелляционный суд Николаевской области через Заводской райсуд. Министерство настаивает на том, что суд нарушил нормы материального и процессуального права.

Примечание. *В. Иванюк был назначен главой администрации Николаевского порта в июле 2013 г., до этого с 2010 г. занимал должность начальника порта.*

В. Иванюк был уволен с должности начальника Николаевского филиала АМПУ приказом Мининфраструктуры от 21.05.2015 г. № 82-О в связи с систематическим невыполнением своих обязанностей. Кроме того, В. Иванюк был привлечен к дисциплинарной ответственности за плохую работу.

Суд признал незаконным и отменил приказ министерства о привлечении В. Иванюка к дисциплинарной ответственности и восстановил его на работе с 18.08.2015 г. При этом, по данным министерства, решение в части восстановления на работе подлежало немедленному исполнению.

Учитывая, что приказ Мининфраструктуры об увольнении В. Иванюка от 21.05.2015 г. является действующим и до сих пор никем не отменен, решение Заводского райсуда Николаева по иску В. Иванюка не вполне понятно в резолютивной части в отношении того, каким образом министерство должно восстановить его в должности. В связи с этим в Мининфраструктуры готовят заявление о разъяснении исполнения решения Заводского райсуда Николаева. Аналогичное заявление 21.10.2015 г. в суд уже подала АМПУ.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Украина может и должна войти в топ-50 в следующем рейтинге Doing Business

Согласно рейтингу Doing Business 2016, который обнародовал Всемирный банк, Украина заняла 83 место среди 189 стран мира по легкости ведения бизнеса. Министр экономического развития и торговли Украины А. Абромавичюс и директор Всемирного банка для Беларуси, Молдовы и Украины Чимяо Фан на совместном брифинге в представительстве банка прокомментировали прогресс, который произошел за год, сообщает пресс-служба Минэкономразвития.

Несмотря на сложное макроэкономическое и политическое положение, Украина продолжает совершенствовать регуляторную среду для предпринимателей, подчеркнул Чимяо Фан. "Очень приятно наблюдать, как правительство Украины продолжает придерживаться пути реформирования экономики и принимает столь необходимые шаги для упрощения ведения бизнеса, — считает Чимяо Фан. — В то же время, такие усилия — это только начало. Мы готовы и в дальнейшем предоставлять государственным органам нашу поддержку в ускорении реформирования и преобразования Украины на как можно более привлекательное место для ведения предпринимательской деятельности".

В свою очередь, А. Абромавичюс назвал амбициозную цель экономических реформ в стране: "Наша

цель — за два года работы правительства сделать максимум, чтобы Украина вошла в мировой рейтинг топ-50 стран, где бизнес чувствует себя комфортно".

В рейтинге Doing Business 2016 Всемирный банк отметил значительный прогресс в сфере открытия бизнеса, который позволил Украине занять 30 позицию по сравнению с 70-й в 2014 г. В Украине сокращено время на регистрацию предприятия налогоплательщиком и отменен сбор за госрегистрацию бизнеса.

В то же время рейтинг — не единственный индикатор реформ. "В нем учтены лишь около 10% инициатив по дерегуляции и улучшению инвестиционного климата, которые уже были проведены", — подчеркнул министр.

С этим согласился директор представительства Всемирного банка: "Показатели рейтинга ведения бизнеса не охватывают многие другие реформы, которые являются критическими для Украины: реформы в газовом секторе, в банковской сфере, борьбе с коррупцией, качество инфраструктуры, макроэкономическая среда".

А. Абромавичюс напомнил, что весной т.г. парламент отклонил наиболее радикальные законопроекты правительства по позициям в Doing Business и улучшению бизнес-климата, реализация которых позволила бы Украине подняться на 20—30 позиций в рейтинге. Другие реформаторские законы вступили в действие уже после "дедлайна" Doing Business 2016 в июне, поэтому они будут влиять уже на рейтинги следующего года. Это — сокращение лицензий и сертификатов, снижение кворума для акционерных обществ и защита миноритарных акционеров.

Министр подчеркнул, что много надежд реформаторы связывают с 10 ноября, когда, в рамках Дня экономического развития и дерегуляции, на рассмотрение ВР будут предложены 15 законопроектов в пяти секторах. Это пакеты проектов в сферах: антимонопольного законодательства, привлечения инвестиций, управления госсобственностью, реформы государственного контроля и надзора, сокращение разрешительной документации.

"Мы рассчитываем на то, что эти важные для Украины решения будут приняты, украинскому бизнесу станет работать легче, и через год мы увидим положительную динамику в рейтинге Doing Business", — добавил А. Абромавичюс.

ГРС и Совет бизнес-омбудсмена едины в позиции относительно действия моратория на проведение проверок бизнеса

Государственная регуляторная служба (ГРС) и Совет бизнес-омбудсмена обратились в КМУ с просьбой оказать содействие в формировании единого подхода всех органов, имеющих право осуществлять госнадзор (контроль) относительно действия моратория на проверки субъектов предпринимательства. Кроме того, в решении этого вопроса они просят учесть позицию ГРС и судебную практику, в которой суды, принимая решения, фактически опираются на те же правовые основы, что и Государственная регуляторная служба Украины, сообщает ГРС.

В обращениях, полученных ГРС по данному вопросу, предприятия отмечают, что часть органов госнадзора (контроля) настаивают, что имеют законные основания для проведения проверок.

Изучая позиции разных органов, наделенных правом осуществления госнадзора (контроля), в т.ч. Минэкономразвития, Минфина, неоднозначную позицию Минюста и имеющуюся судебную практику, ГРС настаивает, что мораторий на проверки для субъектов предпринимательства с объемом дохода до 20 млн грн. за предыдущий календарный год продолжает действовать.

Позиция ГРС и судебная практика

Ограничения на проведение проверок предприятий, учреждений и организаций, физлиц-предпринимателей вводились следующими законами Украины:

— "О внесении изменений в Закон Украины "О Государственном бюджете Украины на 2014 год", ст. 31 которой было установлено, что проверки предприятий, учреждений и организаций, физлиц-предпринимателей контролирующими органами (кроме ГФСУ) осуществлялись в течение августа—декабря 2014 г. исключительно с разрешения КМУ или по заявке предприятия относительно его проверки;

— "О внесении изменений и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Украины" от 28.12.2014 г. № 76-VIII (далее — Закон № 76), Заключительными положениями которого установлено, что проверки предприятий, учреждений и организаций, физлиц-предпринимателей контролирующими органами (кроме ГФСУ и Госфининспекции) осуществлялись в январе—июне 2015 г. исключительно с разрешения КМУ или по заявке предприятия относительно его проверки;

— "О внесении изменений в Налоговый кодекс Украины и некоторые законодательные акты Украины относительно налоговой реформы" от 28.12.2014 г. № 71-VIII (далее — Закон № 71), согласно Заключительным положениям которого установлено, что в 2015 и 2016 гг. проверки предприятий, учреждений и организаций, физлиц-предпринимателей с объемом дохода до 20 млн грн. за предыдущий календарный год контролирующими органами осуществляются исключительно с разрешения КМУ, по заявке предприятия относительно его проверки, согласно решению суда или в соответствии с требованиями Уголовно-процессуального кодекса Украины.

Указанное ограничение не распространяется:

— с 1.01.2015 г. на проверки субъектов хозяйствования, которые ввозят на таможенную территорию Украины и/или производят и/или реализуют подакцизные товары, на проверки соблюдения норм законодательства по вопросам наличия лицензий, полноты начисления и уплаты НДФЛ, ЕСВ, возмещения НДС;

— с 1.07.2015 г. на проверки плательщиков единого налога 2 и 3 (физлица-предприниматели) групп, кроме тех, которые осуществляют деятельность на рынках, продажу товаров в мелкорозничной торговой сети через средства передвижной сети, за исключением плательщиков единого налога, определенных п. 27 подраздела 10 р. XX "Переходные положения" НКУ, по вопросам соблюдения порядка применения РРО.

Т.е. все эти законы оперируют термином "контролирующие органы", и анализ текстов законов указывает на то, что к контролирующим органам законодатель отнес все органы госвласти, уполномоченные на осуществление мероприятий госнадзора (контроля), это подтверждается исключением, сделанным для ГФСУ.

Следуя этой позиции, КМУ в приложении к постановлению от 13.08.2014 г. № 408 был приведен Перечень государственных инспекций и других контролирующих органов, которым будет предоставляться разрешение КМУ на проведение проверок предприятий, учреждений, организаций, физлиц-предпринимателей. Это постановление действует.

Указанная норма в Законе № 71 не является изменением или поправкой к НКУ, это положение создает вполне самостоятельную норму, которая распространяется на все контролирующие органы, перечень которых утвержден постановлением КМУ от 13.08.2014 г. № 408.

ГРС просит обратить внимание, что мораторий, установленный Законом № 71, не запрещает проведение проверок вообще, а направлен на ограничение проверок субъектов малого бизнеса, кроме исключений, которые относятся к сфере такого контролирующего органа, как ГФСУ. Предыдущие законы также позволяли проведение проверок этому контролирующему органу.

Т.е. с учетом сложного экономического состояния страны, сложившегося в конце 2014 г., введение Законом № 71 моратория на проверки субъектов малого бизнеса является одним из средств поддержки и защиты таких субъектов, деятельность которых наиболее уязвима при возникновении кризисных явлений в экономике.

Кроме вышеуказанного, была получена информация о рассмотрении споров, возникающих между контролирующими органами и субъектами хозяйствования по поводу применения норм р. II Закона Украины от 28.12.2014 г. № 71-VIII в судебном порядке.

Так, 28.07.2015 г. постановлением Окружного административного суда г. Киев по делу 826/13378/15 по иску ООО "Центр "Солнечное ремесло" к Государственной службе геологии и недр Украины о признании противоправным и отмене приказа Государственной службы геологии и недр Украины от 24.06.2015 г. № 173, назначалась проверка ООО и было принято решение об удовлетворении исковых требований.

В мотивировочной части указанного постановления судом была использована та же аргументация, которая изложена в позиции ГРС.

Кроме того, указано, что "...в Заключительных положениях Закона № 71 законодатель не уточняет, на какие именно контролирующие органы распространяются установленные ограничения. Учитывая это, коллегия судей приходит к выводу, что требования п. 3 Заключительных положений Закона № 71 касаются всех без исключения контролирующих органов, а не только ГФСУ".

Апелляционная жалоба Государственной службы геологии и недр Украины по указанному делу Киевским апелляционным административным судом 16.09.2015 г. была оставлена без удовлетворения, а постановление Окружного административного суда города Киева — без изменений.

Также аналогичное решение в пользу предприятия было принято Окружным административным судом г. Киев и по делу № 826/17157/15.

К ТЕМЕ:

На что жалуется украинский бизнес

30.10.2015 г. Совет бизнес-омбудсмена (СБО) представил на круглом столе с журналистами отчет за 3 кв. 2015 г., сообщается на сайте бизнес-омбудсмена.

"В 3 квартале мы получили 197 жалоб от украинских предпринимателей, что на 14% больше, чем в предыдущем квартале. По результатам 2 отчетных кварталов мы успешно закрыли 45 дел с прямым финансовым эффектом более чем 115 млн грн.", — отметил бизнес-омбудсмен А. Шемета. Он добавил, что количество обращений растет в геометрической прогрессии — в течение 5 месяцев работы СБО получил более 440 жалоб.

В течение 3 квартала жалобы поступили от предпринимателей из всех регионов Украины. Как и в предыдущем квартале, половина всех полученных обращений поступила из г. Киев (85) и Киевской области (13). Следующими регионами-лидерами по количеству полученных жалоб являются Днепропетровская (18 жалоб), Запорожская (10), Харьковская (8), Закарпатская (7) области. 84% жалоб поступило от представителей малого и среднего бизнеса, 16% — от крупных корпораций.

Перечень госорганов, на которые жалуются предприниматели, остался почти неизменным: ГФСУ продолжает удерживать первенство в "антирейтинге" (42% жалоб). 12% жалоб поступило на действия прокуратуры Украины, 9% — на органы местного самоуправления, 8% — на МВД.

В течение всего периода расследования жалоб СБО поддерживал связь с жалобщиками и посылал анкеты после завершения каждого дела. На конец 3 квартала 2015 г., согласно полученным ответам, 76% жалобщиков остались очень довольны работой СБО, 24% были довольны сотрудничеством.

СБО продолжает выполнять публично задекларированное обязательство подписать меморандумы о партнерстве и сотрудничестве с ключевыми госорганами, которые имеют существенное влияние на бизнес-климат Украины и одновременно являются предметом наибольшего количества жалоб. Так, в 3 квартале СБО подписал Меморандум о партнерстве и сотрудничестве с Минюстом, в рамках которого будут созданы две экспертные группы во главе с замминистра и ответственным заместителем бизнес-омбудсмена для анализа жалоб, полученных СБО по вопросам госрегистрации и принудительного исполнения решений судов. Если будет доказано, что в действиях чиновников министерства есть признаки уголовного преступления, госслужащие будут привлечены к ответственности. Кроме того, сразу после завершения 3 квартала СБО подписал аналогичный меморандум с ГФСУ, на действия которой получено наибольшее количество жалоб в течение 2 отчетных кварталов.

Бизнес-омбудсмен продолжил визиты в регионы Украины и посетил с рабочими поездками Донецкую, Днепропетровскую и Одесскую области, где встречался с представителями бизнеса и госорганов для обсуждения самых болезненных проблем, а также возможностей развития инвестиционного потенциала регионов.

На круглом столе заместители бизнес-омбудсмена Т. Короткая и Я. Грегирчак представили системные рекомендации правительству Украины по темам "Администрирование налогов для бизнеса в Украине" и "Проблемные вопросы регулирования внешнеэкономической деятельности в Украине". В последующем СБО планирует посвятить системные отчеты вопросам использования механизма уголовного преследования для оказания давления на бизнес, а также злоупотреблениям со стороны государственных и естественных монополий.

Квартальный отчет и системные рекомендации Совета доступны по ссылке: https://boi.org.ua/publications/reports

В Украине государственные данные станут открытыми для граждан и бизнеса

21.10.2015 г. КМУ одобрил проект постановления "Об утверждении Положения о наборах данных, которые подлежат обнародованию в форме открытых данных", которым предусматривается открытие в форме открытых данных 331 набора госданных, а также устанавливаются требования к формату и структуре таких наборов данных, сообщает Госагентство по вопросам электронного управления Украины.

В течение 6 месяцев распорядители информации должны обнародовать и обеспечить дальнейшее обновление на едином государственном вебпортале открытых данных и своих официальных сайтах соответствующих наборов данных, среди которых Единый государственный реестр юрлиц и физлиц-предпринимателей; Единый реестр предприятий, относительно которых возбуждено производство по делу о банкротстве; Отчеты об использовании бюджетных средств; Информация о состоянии аварийности на автодорогах Украины; Государственный реестр лекарственных средств; Информация о ходе ликвидации ямочности на основных дорогах международного, национального и регионального значения; Реестр плательщиков НДС и много других важных для граждан госданных.

Создание и обеспечение функционирования единого государственного веб-портала открытых данных осуществляется Государственным агентством по вопросам электронного управления. На сегодня тестовая версия веб-портала доступна по адресу: http://data.gov.ua. Также Агентство должно обеспечить проведение с привлечением институтов гражданского общества и представителей общественности к периодическому мониторингу состояния обнародования и обновления наборов данных с последующей публикацией его результатов на едином государственном веб-портале.

"Развитие открытых государственных данных — это не только повышение открытости и прозрачности органов власти, но и путь к развитию мощной индустрии. Открытые государственные данные по всему миру сегодня становятся важным источником для развития инновационного, среднего и малого бизнеса. Именно на базе государственных данных стали открытыми, реализуются успешные социально важные и коммерческие проекты, оборот которых в ЕС составляет сотни миллионов евро в год", — отметил А. Рыженко, председатель Государственного агентства по вопросам электронного управления Украины.

Примечание. *В соответствии с Законом Украины "О доступе к публичной информации" открытые данные — это публичная информация в формате, который позволяет ее автоматизированную обработку электронными средствами, свободный и бесплатный доступ к ней, а также ее дальнейшее использование. Открытые данные являются разрешенными для их дальнейшего свободного использования и распространения. Любое лицо может свободно копировать, публиковать, распространять, использовать, в т.ч. в коммерческих целях, в сочетании с другой информацией или путем включения в состав собственного продукта, публичную информацию в форме открытых данных с обязательной ссылкой на источник получения такой информации.*

Крупному бизнесу презентовали концепцию реформирования Центрального офиса по обслуживанию крупных плательщиков

Председатель ГФСУ Р. Насиров и и.о. начальника Центрального офиса Е. Бамбизов презентовали концепцию реформирования Центрального офиса по обслуживанию крупных плательщиков налогов представителям крупнейших компаний, сообщает пресс-служба ГФСУ.

"Мы представляем нашу работу, над которой работали последние месяцы. Реформа Центрального офиса предусматривает, прежде всего, ориентацию на налогоплательщика, создание благоприятных условий для их деятельности и стимулирование развития бизнеса. Мы предлагаем наше видение функционирования этого офиса и ожидаем ваших предложений и замечаний по совершенствованию его работы", — обратился председатель ГФСУ к представителям бизнеса.

Цель реформы офиса крупных плательщиков — это обеспечение адекватности уплаты налогов, стабильное и ритмичное наполнение бюджетов всех уровней во взаимодействии с налогоплательщиками, а также минимизация вмешательства в деятельность бизнесменов. В конечном результате реформы ожидается построение офиса европейского образца с применением новейших мировых практик.

Для этого в Центральном офисе планируется оптимизировать структуру и бизнес-процессы. За счет внедрения новых удобных электронных сервисов будут упрощены бюрократические процедуры.

Ожидают Центральный офис и кадровые изменения. По словам председателя ГФСУ, в штат будут набираться новые специалисты, которые смогут улучшить качество обслуживания крупных плательщиков.

Эффективная работа будущего реформированного Центрального офиса крупных налогоплатель-

щиков будет зависеть и от активного сотрудничества бизнеса с ГФСУ на этапе внесения предложений по оптимизации деятельности службы.

ГФСУ выполнит поручение Премьер-министра об увольнении 42% высшего руководства службы

Во исполнение поручения Премьер-министра и согласно протоколу заседания КМУ от 21.10.2015 г. № 116 26.10.2015 г. завершено освобождение должностных лиц высшего руководящего состава Государственной фискальной службы и руководства терорганов, на которых распространяются запреты, предусмотренные Законом Украины "Об очищении власти". Речь идет о 42% высшего руководящего состава ГФСУ и 15% руководителей терорганов. "Для нас принципиальный вопрос по очистке власти от элементов старого режима, — отметил председатель ГФСУ Р. Насиров. — Минюст предоставил нам свои рекомендации относительно освобождения ряда руководителей структурных подразделений центрального аппарата и территориальных органов ГФС, которые должны быть освобождены от должностей в рамках выполнения Закона Украины "Об очищении власти". И мы эти рекомендации выполним", сообщается на сайте ГФСУ.

Люстрационные процессы в ГФСУ продолжаются больше года. Это уже третья волна увольнений в ГФСУ в рамках выполнения Закона "Об очищении власти", которые начались осенью 2014 г. Сейчас уже уволены 295 должностных лиц ГФСУ, которые подпадают под действие этого Закона.

"Мы понимаем необходимость обновления кадров и требования общества по очистке системы", — подчеркнул глава ведомства.

Примечание. *Минфин утвердил новую структуру и новое штатное расписание ГФСУ. В ближайшее время будет начат процесс отбора специалистов на различные должности по совершенно новой усовершенствованной процедуре, которую для ГФСУ разработал консорциум независимых HR-консультантов.*

РАЗЪЯСНЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ФИСКАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ

Ограничения предоставления услуг ЭЦП юрлицам

В связи с выявлением фактов получения услуг ЭЦП с использованием поддельных регистрационных документов и с целью предупреждения таких случаев в будущем, АЦСК ИСД ГФС с 15.10.2015 г. ограничил территорию регистрации заявителей-юрлиц.

Так, налогоплательщики-юрлица могут получать услуги ЭЦП в любых пунктах регистрации пользователей АЦСК ИСД ГФС, размещенных в области, в которой зарегистрирован налогоплательщик.

Указанные ограничения касаются исключительно юрлиц.

Контактную информацию по размещению пунктов регистрации пользователей АЦСК ИСД ГФС можно посмотреть по ссылке: http://acskidd.gov.ua/contacts.

Применение РРО при продаже проездных документов на железнодорожном транспорте с использованием сети Интернет

В соответствии с Правилами, утвержденными приказом Минтранса от 27.12.2006 г. № 1196, электронный проездной (перевозочный) документ — это электронный документ, сформированный с помощью программно-аппаратного комплекса по оформлению/возврату электронных проездных (перевозочных) документов для обеспечения пассажирских перевозок, который является подтверждением договора на перевозку пассажира (багажа).

Проездной документ с отложенной печатью — это заказанный документ, стоимость которого уплачена через Интернет с последующим печатанием проездного документа на бланке установленного образца в билетной кассе в любое время до отправления поезда.

Продажа проездных документов (в т.ч. электронных) осуществляется билетными кассами, а также через электронные каналы обслуживания. При оформлении электронного проездного документа пассажир получает посадочный документ, распечатанный на бумаге или сохраненный на электронном носителе (мобильный телефон, компактный персональный компьютер и т.п.), подтверждающий факт уплаты средств пассажиром и дающий право на проезд без обращения в билетную кассу. Информация об оформленных электронных проездных документах (посадочных документах) вносится в соответствующие ведомости. QR-код, размещенный на посадочном документе, считывается проводником вагона с помощью специального устройства.

По обращению пассажира железная дорога обеспечивает распечатку электронного проездного документа на бумажном носителе (бланке). Распечатка проездных документов на бланках установленного образца может осуществляться также автоматами самообслуживания (киосками).

Продажа проездных документов осуществляется, как правило, билетными кассами железных дорог, а также может осуществляться с использованием стационарной и мобильной связи, Интернета, специализированных автоматов самообслуживания и т.п.

Т.о., при осуществлении расчетов за железнодорожные билеты непосредственно в билетной кассе предприятие обязано применять РРО, а в случае осуществления расчетов с использованием сети Интернет РРО не применяется.

Дата возникновения налоговых обязательств по НДС при получении предварительной (авансовой) оплаты в инвалюте за предоставленные нерезиденту услуги на таможенной территории Украины

Согласно Инструкции о порядке открытия, использования и закрытия счетов в национальной и иностранной валюте, утвержденной постановлением

Правления НБУ от 12.11.2003 г. № 492 (далее — Инструкция № 492), средства в инвалюте, перечисленные из-за границы нерезидентом, зачисляются на текущие счета резидентов-юрлиц через распределительные счета (п. 5.3 Инструкции № 492).

При этом абз. 1 п. 2 постановления Правления НБУ от 3.06.2015 г. № 354 "Об урегулировании ситуации на денежно-кредитном и валютном рынках Украины" (далее — Постановление № 354) установлено требование относительно обязательной продажи на межбанковском валютном рынке Украины поступлений в инвалюте из-за границы в пользу юрлиц, не являющихся уполномоченными банками, физлиц-предпринимателей, иностранных представительств (кроме официальных представительств), на счета, открытые в уполномоченных банках для ведения совместной деятельности без образования юрлица, а также поступлений в инвалюте на счета резидентов, открытые за пределами Украины на основании индивидуальных лицензий НБУ.

Уполномоченный банк обязан предварительно зачислять поступления в инвалюте, на которые в соответствии с абз. 1 п. 2 Постановления № 354 распространяется требование об обязательной продаже, на отдельный аналитический счет балансового счета 2603 "Распределительные счета субъектов хозяйствования" (далее — распределительный счет).

Исключительно на следующий рабочий день после дня зачисления таких поступлений на распределительный счет уполномоченный банк обязан без поручения клиента осуществить обязательную продажу поступлений в иностранной валюте в размере 75% (п. 2 Постановления № 354).

Остальные поступления в иностранной валюте (25%) зачисляются на текущий валютный счет и остаются в распоряжении резидентов и нерезидентов и используются ими в соответствии с правилами валютного регулирования.

Т.о., датой поступления выручки в иностранной валюте является дата поступления средств на текущий счет резидента.

Учитывая изложенное, датой возникновения налоговых обязательств по НДС при получении предварительной (авансовой) оплаты в инвалюте за предоставленные нерезиденту услуги на таможенной территории Украины является дата поступления средств на текущий счет: в национальной валюте, поступившей от обязательной продажи на межбанковском валютном рынке Украины, и в инвалюте, пересчитанной в гривни по официальному курсу НБУ на дату поступления ее на такой счет.

Прекращение обязательств по экспортно-импортным операциям путем зачисления встречных однородных требований

В связи с введением требования относительно обязательной продажи на межбанковском валютном рынке Украины поступлений в инвалюте из-за границы уполномоченные банки не могут снимать с контроля экспортные операции клиентов на основании документов о прекращении обязательств зачетом встречных однородных требований: в инвалюте 1-й группы Классификатора/российских рублях (независимо от суммы операции); в других валютах (если общая сумма обязательств, которые прекращаются зачислением в рамках одного договора по экспорту товаров, превышает в эквиваленте $500 тыс.). В то же время такие требования не распространяются на случаи прекращения обязательств зачетом встречных однородных требований по операциям операторов телекоммуникаций по оплате международных телекоммуникационных услуг (международного роуминга и пропуска международного трафика).

Начисление пени за нарушение сроков расчетов в сфере ВЭД и срок ее уплаты

Нарушение резидентами, кроме субъектов, осуществляющих деятельность на территории проведения АТО на период ее проведения, сроков, предусмотренных статьями 1 и 2 Закона Украины "О порядке осуществления расчетов в иностранной валюте" или установленных НБУ по этим статьям, влечет за собой взыскание пени за каждый день просрочки в размере 0,3% суммы неполученной выручки (стоимости недопоставленного товара) в инвалюте, пересчитанной в денежную единицу Украины по валютному курсу НБУ на день возникновения задолженности.

Общий размер начисленной пени не может превышать суммы неполученной выручки (стоимости недопоставленного товара).

Срок уплаты начисленных сумм денежных обязательств, а именно: штрафных (финансовых) санкций за нарушение требований валютного законодательства и сроков расчетов в сфере ВЭД, составляет 10 календарных дней, следующих за днем получения налогового уведомления-решения.

Экзамены для получения удостоверений квалификационного агента по таможенному оформлению для осуществления декларирования товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины, не предусмотрены

Согласно ч. 1 ст. 404 ТКУ к видам деятельности, контроль за осуществлением которых осуществляется органами доходов и сборов, относится, в частности, таможенная брокерская деятельность.

На осуществление указанного вида деятельности центральным органом исполнительной власти, который обеспечивает формирование и реализует государственную налоговую и таможенную политику, вместе с центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим реализацию госполитики в сфере защиты государственной границы, предоставляется разрешение (ст.ст. 405, 406 ТКУ).

Согласно ч. 1 ст. 416 ТКУ установлено, что таможенный брокер — это предприятие, предоставляющее услуги по декларированию товаров, транспортных средств коммерческого назначения, которые перемещаются через таможенную границу Украины.

В свою очередь под агентом по таможенному оформлению следует понимать физлицо-резидента, которое находится в трудовых отношениях с тамо-

женным брокером и непосредственно выполняет в интересах лица, которое представляет таможенный брокер, действия, связанные с предъявлением органу доходов и сборов товаров, транспортных средств коммерческого назначения, а также документов, необходимых для осуществления их таможенного контроля и таможенного оформления (ч. 1 ст. 418 ТКУ).

Порядок подачи и рассмотрения заявлений и предоставления разрешения на осуществление таможенной брокерской деятельности и контроля за ней утвержден приказом Минфина от 4.08.2015 г. № 693 (вступил в силу 18.09.2015 г.).

Согласно п. 3 указанного приказа утратили силу, в частности:

— приказ ГТСУ от 18.08.2009 г. № 767 "Об утверждении Порядка принятия экзамена у представителей таможенных брокеров", зарегистрированный в Минюсте 14.09.2009 г. под № 868/16884 (с изменениями);

— приказ ГТСУ от 8.12.2009 г. № 1169 "Об утверждении Порядка аннулирования, переоформления, выдачи дубликата квалификационного удостоверения представителя таможенного брокера", зарегистрированный в Минюсте 29.12.2009 г. под № 1259/17275.

Учитывая изложенное, на сегодняшний день законодательство Украины по вопросам государственного таможенного дела не устанавливает требований к агентам по таможенному оформлению относительно сдачи ими квалификационных экзаменов и получения квалификационных удостоверений.

ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

За ходом реформ Мининфраструктуры можно следить онлайн

С 20.10.2015 г. на новом сайте Мининфраструктуры заработал новый раздел, посвященный ходу реформ в транспортной отрасли. Мининфраструктуры собрало и обнародовало информацию о всех реформах, осуществляемых в подотчетной отрасли.

Всего в разделе доступна информация о 33 проектах: внедрение, главные этапы, содержание реформы, ключевые показатели и ее ожидаемые последствия. Для каждого этапа также добавлена шкала реализации, что позволяет оценить объем выполнения задач, понять, что уже сделано, а что еще впереди. Это возможность для всех заинтересованных узнать о сути изменений, подойти к пониманию процессов, самостоятельно оценить необходимость и эффективность тех шагов, которые осуществляются в ходе реформирования, сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Первый замминистра В. Шульмейстер подчеркнул важность всестороннего информирования общественности о ходе реформ в стране: "В процессе общения с представителями бизнеса мы часто сталкиваемся с непониманием сути работы министерства или нашего видения трансформации отрасли. Мы понимаем, что украинцам часто трудно найти объективную информацию о реформах. В основном она попадает к общественности через СМИ, то есть посредников. Мы поставили себе цель доносить суть реформ "из первых уст". В связи с этим Мининфраструктуры предлагает новый раздел сайта в качестве инструмента общественного контроля: как происходят изменения, какие решения принимает министерство, как они влияют на рынок, где мы сейчас и где будет отрасль после завершения реформ. Мы уверены, что успешность реформ зависит, в том числе, от их понимания как можно большим количеством заинтересованных".

Специалисты АМПУ провели встречу с представителями электронных площадок

В конференц-зале главного офиса ГП "АМПУ" состоялась встреча представителей филиалов и специалистов аппарата управления с представителями электронных площадок (входят в систему ProZorro) — dz.prom.ua, smarttender.biz, e-tender.biz, которые выразили желание обсудить вопрос об участии ГП "АМПУ" в пилотном проекте по электронным закупкам.

Необходимость проведения такой встречи возникла в связи с активным участием филиалов и подразделений ГП "АМПУ" в пилотном проекте и вероятным принятием в 2016 г. ЗУ "О публичных закупках", который закладывает законодательную основу для полного перехода на электронную систему.

На встрече обсуждались актуальные вопросы, возникающие при осуществлении электронных закупок в системе ProZorro, в том числе предложения по совершенствованию технической стороны работы, а также прошла презентация электронных площадок и особенностей работы каждой из них.

Нововведением в сотрудничестве с системой ProZorro и электронными площадками стало то, что на официальном сайте ГП "АМПУ" есть возможность просмотреть в режиме он-лайн все закупки, которые осуществляются через систему электронных закупок, нажав лишь на ссылку "Электронные закупки e-tender" .

По результатам встречи стороны достигли договоренности о дальнейшем плодотворном сотрудничестве, сообщает пресс-служба ГП "АМПУ".

Справка. *По состоянию на 23.10.2015 г. в системе электронных закупок ProZorro размещено более 1000 объявлений на общую сумму более 52,8 млн грн. с НДС, экономия средств по завершенным закупкам — 12,6%, или около 4 млн грн. с НДС.*

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Правительство запретило перевозки по автодорогам неделимых грузов весом более 40 т

Опубликовано постановление КМУ от 21.10.2015 г. № 869 о запрете движения для транспортных средств фактической массой более 40 т, или более 11 т на ось (для контейнеровозов — свыше 46 т) на автодорогах общего пользования при перевозке делимых грузов. Постановлением также вводится ограничение на движение по автодорогам общего пользования местного значения для грузовиков фактической массой свыше 24 т (или более 7 т на ось).

В ближайшее время Укравтодор и Службы автодорог во всех областях Украины обнародуют информацию о новых ограничениях на официальных сайтах ведомств и установят соответствующие дорожные знаки.

"Правительство поддержало чрезвычайно важную для всей страны инициативу Министерства инфраструктуры. Ни для кого не секрет, что дороги разрушает и небольшая часть недобросовестных перевозчиков, которые нарушают существующие весовые нормы. А объезжать колеи на дорогах и ремонтировать машины после езды по таким дорогам вынуждены абсолютно все. Также огромной проблемой было движение тяжеловесного транспорта свыше 24 т по дорогам местного значения, которые способны выдерживать не более 7 т на ось, этого нет ни в одной стране мира. Очень долго недобросовестные перевозчики прикрывались несовершенным законодательством и откупались взятками. Сейчас начнут действовать жесткие правила, для эффективного контроля мы существенно увеличиваем штрафные санкции за нарушения, строим сеть из 200 пунктов автоматического контроля веса авто "на ходу", а также закупаем 100 мобильных весовых комплексов. С 2016 г. на дорогах заработает новая транспортная инспекция УкртрансБезпека, которая будет использовать современные средства видеофиксации и контроля веса "на ходу" и таким образом обеспечит четкое соблюдение весовых норм и сохранит наши дороги от разрушения. Только после этого можно будет начинать вкладывать средства в их ремонт", — подчеркнул директор Департамента стратегического развития автодорог и автотранспорта Роман Хмиль.

Справка. *По расчетам экспертов, движение транспортных средств весом более 40 т приводит к уменьшению межремонтных сроков с 12—18 лет до 6—10 лет. Кроме того, происходит сокращение сроков службы мостовых сооружений с расчетных 100 лет до 30—40 лет.*

Примечание. *В 2015 г. Мининфраструктуры начало комплексную реформу дорожного хозяйства, целью которой является децентрализация, искоренение коррупции и обеспечение целевого финансирования дорог. Готовится ко второму чтению законопроект № 0954 о передаче дорог местного значения, средств и техники на их содержание в сферу управления облгосадминистраций. В июле 2015 г. ликвидировано ОАО "ГАК "Автомобильные дороги Украины". Укравтодор вскоре останется только заказчиком работ, а исполнителем и контролером будут независимые компании. Зарегистрированный в ВР законопроект о Дорожном фонде будет гарантировать, что все деньги от акциза с нефтепродуктов будут направляться исключительно на ремонт и содержание дорог. Это позволит Украине забыть о выборочном латании ям и обеспечить качественный полноценный ремонт по всей стране, как это делают в мире. Впервые в истории Украины к контролю качества ремонта дорог присоединились независимые иностранные эксперты. Результаты проверки дорог Киевской области были представлены публично, а отчет выложен на сайте министерства и открыт для всех. С октября 2015 г. в Украине заработала международная инициатива по обеспечению прозрачности в строительной отрасли CoST (Construction Sector Transparency Initiative), которая объединяет представителей власти, общественности и бизнеса. Первые результаты работы по 4 пилотным проектам Укравтодора будут представлены уже в феврале 2016 г.*

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

Решение Комиссии по рассмотрению вопросов относительно прав на эксплуатацию воздушных линий

29.10.2015 г. в Госавиаслужбе состоялось очередное заседание Комиссии по рассмотрению вопросов относительно прав на эксплуатацию воздушных линий. В соответствии с Протоколом № 6 комиссия приняла решение рекомендовать председателю Госавиаслужбы:

1. Аннулировать право ООО "Авиакомпания "Атласджет Украина" на эксплуатацию воздушной линии Киев—Ларнака (Кипр)—Киев для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину.

2. Предоставить ПАО "Авиационная компания "Днипроавиа" права на эксплуатацию воздушных линий:

Ивано-Франковск—Минск (Республика Беларусь)—Ивано-Франковск (частота рейсов: 7 рейсов в неделю);

Днепропетровск—Минск (Республика Беларусь)—Днепропетровск (частота рейсов: 7 рейсов в неделю);

Днепропетровск—Кишинев (Республика Молдова)—Днепропетровск (частота рейсов: 7 рейсов в неделю)

для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину, с определением срока действия права: с 1.11.2015 г. до 31.10.2025 г.

3. Предоставить ПАО "Мотор Сич" право на эксплуатацию воздушной линии Запорожье—Минск (Республика Беларусь)—Запорожье (частота рейсов: 7 рейсов в неделю) для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину, с определением неограниченного срока действия права.

4. Отказать ПАО "Мотор Сич" в предоставлении права на эксплуатацию воздушной линии Киев—Минск (Республика Беларусь)—Киев для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину на основании п. 1 ч. 8 ст. 94 Воздушного кодекса Украины.

5. Предоставить ООО "Авиационная компания "Роза Ветров" право на эксплуатацию воздушной линии Киев—Ташкент (Республика Узбекистан)—Киев (частота рейсов: 2 рейса в неделю) для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину, с определением неограниченного срока действия права.

6. Предоставить ООО "Авиационная компания "Роза Ветров" право на эксплуатацию воздушной линии Киев—Тиват (Республика Черногория)—Киев (частота рейсов: 1 рейс в неделю) для выполнения чартерных международных воздушных перевозок из/в Украину, составляющих систематическую серию — не менее 1 рейса в неделю или не менее 3 рейсов в месяц, с определением срока действия права: с 1.11.2015 г. до 26.03.2016 г.

7. Предоставить ООО "ЯнЭир" ЛТД права на эксплуатацию воздушных линий:

Киев—Гюмри (Республика Армения)—Киев (частота рейсов: 5 рейсов в неделю);

Одесса—Гюмри (Республика Армения)—Одесса (частота рейсов: 7 рейсов в неделю)

для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину, с определением срока действия права: с 1.12.2015 г. до 24.10.2019 г.

8. Отказать ООО "ЯнЭир" ЛТД в предоставлении прав на эксплуатацию воздушных линий:

Киев—Минск (Республика Беларусь)—Киев (частота рейсов: 7 рейсов в неделю);

Одесса—Тель-Авив (Государство Израиль)—Одесса (частота рейсов: 4 рейса в неделю);

Киев—Баку (Республика Азербайджан)—Киев (частота рейсов: 5 рейсов в неделю);

Киев—Кишинев (Республика Молдова)—Киев (частота рейсов: 7 рейсов в неделю);

Одесса—Ереван (Республика Армения)—Одесса (частота рейсов: 5 рейсов в неделю);

Киев—Шенефельд (Федеративная Республика Германия)—Киев (частота рейсов: 5 рейсов в неделю)

для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину на основании п. 1 ч. 8 ст. 94 Воздушного кодекса Украины.

9. Внести изменение (изменение сведений о частоте рейсов) в документ о праве ООО "ЯнЭир" ЛТД на эксплуатацию воздушной линии Одесса—Кишинев (Республика Молдова)—Одесса для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину с определением частоты рейсов 7 рейсов в неделю.

10. Предоставить ЧАО "Авиакомпания "Международные авиалинии Украины" права на эксплуатацию воздушных линий, которые оформлены приложением 1 к лицензии по предоставлению услуг по перевозке пассажиров, груза воздушным транспортом от 27.06.2012 г. Серия АГ № 505921, путем переоформления документа о праве:

Киев—Амман (Хашимитское Королевство Иордания)—Киев (частота рейсов: 7 рейсов в неделю);

Киев—Актау (Республика Казахстан)—Киев (частота рейсов: 2 рейса в неделю)

для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину, с определением срока действия права до 20.10.2065 г.

11. Предоставить ЧАО "Авиакомпания "Международные авиалинии Украины" право на эксплуатацию воздушной линии Харьков—Кутаиси (Грузия)—Харьков (частота рейсов: 2 рейса в неделю) для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину, с определением срока действия права до 20.10.2065 г.

12. Отказать ЧАО "Авиакомпания "Международные авиалинии Украины" в предоставлении права на эксплуатацию воздушной линии Киев—Бейрут (Ливанская Республика)—Киев для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину на основании п. 1 ч. 8 ст. 94 Воздушного кодекса Украины.

13. Внести изменение (изменение сведений о частоте рейсов) в документ о праве ЧАО "Авиакомпания "Международные авиалинии Украины" на эксплуатацию воздушной линии Киев—Тегеран (Исламская Республика Иран)—Киев для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину с определением частоты 7 рейсов в неделю.

14. Внести изменение (изменение сведений о частоте рейсов) в документ о праве ЧАО "Авиакомпания "Международные авиалинии Украины" на эксплуатацию воздушной линии Киев—Бангкок (Королевство Таиланд)—Киев для выполнения регулярных международных воздушных перевозок из/в Украину с определением частоты 7 рейсов в неделю.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Упрощен порядок оформления прихода судов в морской порт

Мининфраструктуры при активном участии Укрморречинспекции, Ассоциации контейнерных линий Украины и ГП "АМПУ" упростило "Порядок оформления прихода судов в морской порт, предоставления разрешения на выход судов в море и оформления выхода судов из морского порта". Документ приведен в соответствие с современными международными и национальными требованиями водной отрасли.

Соответствующим приказом Мининфраструктуры от 25.09.2015 г. № 387 были внесены изменения в приказ Мининфраструктуры от 27.06.2013 г. № 430.

Так, принятые изменения предусматривают сокращение перечня судовых документов, которые подаются капитаном судна (или агентом) после прихода судна в порт капитану морского порта. Перечень сокращен с 18 до 4 основных документов:

— Классификационное свидетельство (Classification Certificate);

— Свидетельство о регистрации (Ship's Registry Certificate);

— Международное измерительное свидетельство (Tonnage Certificate);

— Международное свидетельство о грузовой марке (Load Line Certificate).

Также новый Порядок сформирован с учетом имплементации Директивы Европейского парламента и Совета от 20.10.2010 г. № 2010/65/ЕС "О формальностях по предоставлению сведений о судах, прибывающих и/или отбывающих из портов государств-членов", которая прекращает действие Директивы 2002/6/ЕС и Директивы Европейского парламента и Совета от 27.06.2002 г. 2002/59/ЕС, что основывает систему Сообщества надзора за движением судов и информирования и отменяет Директиву Совета 93/75/ЕЕС.

Также новый Порядок регулирует вопросы оформления прихода судов внутреннего или смешанного плавания (исключая суда, перевозящие опасные грузы), которые осуществляют каботажные перевозки водами акваторий Николаевского и Херсонского морских портов, Херсонского морского канала, Бугско-днепровского лиманского канала, первого и второго колен канала акватории порта Николаев и Спасского канала. В частности, оформление прихода таких судов по обычной процедуре будет осуществляться один раз в календарный год, во время первого захода судна в акваторию морского порта, сообщает пресс-служба ГП "АМПУ".

Специалисты АМПУ инициировали и провели совещание по организации в Одесском порту фитосанитарной лаборатории

30.10.2015 г. в администрации Одесского порта состоялось совещание по поводу организации в Одесском порту фитосанитарной лаборатории. В мероприятии приняли участие представители Департамента фитосанитарной безопасности Госветфитослужбы Украины, "Одесской областной фитосанитарной лаборатории", ГП "Администрация морских портов Украины" и компаний-портовых операторов (операторов терминалов), которые заинтересовались инициативой Мининфраструктуры по приближению фитосанитарной лаборатории непосредственно к объекту контроля. Результатом совещания стало согласование ряда базовых условий функционирования будущей фитосанитарной лаборатории, а именно:

— организация работы в круглосуточном режиме, включая выходные и праздничные дни;

— широкое применение процедуры предварительного отбора образцов со склада для сокращения времени на выдачу международного фитосанитарного сертификата;

— предоставление помещения для удобного обустройства лаборатории.

Вопрос инвестирования в обустройство фитосанитарной лаборатории будет обсуждаться стивидорными компаниями в первой декаде ноября, сообщает пресс-служба ГП "АМПУ".

Специалисты АМПУ презентовали программу по обеспечению экологической безопасности на 2016—2020 гг.

Для создания стратегии и системного научного подхода к решению экологических вопросов деятельности морских портов Украины специалистами ГП "АМПУ" совместно с отраслевым научно-исследовательским институтом ГП "УкрНИИМФ" разработана "Программа мероприятий по обеспечению экологической безопасности ГП "АМПУ" на 2016—2020 гг.", которая предложила направления поэтапного решения широкого круга вопросов в сфере экологической безопасности, в том числе:

— внедрение конкретных мер по совершенствованию операции по локализации и ликвидации аварийных разливов загрязняющих веществ в морских портах (согласно приказу Мининфраструктуры от 21.08.2013 г. № 631);

— инициирование адаптации государственной природоохранной нормативной базы с учетом требований необходимости имплементации к ней Директив ЕС, в рамках Соглашения об ассоциации Украины с Европейским Союзом;

— обеспечение выполнения требований Международной конвенции МАРПОЛ, в том числе прием загрязняющих веществ, вод и отходов с судов для предотвращения попадания их в море.

Указанная научно-практическая Программа позволит довести состояние экологической безопасности в морских портах до современного европейского уровня (в т.ч. имплементировать соответствующие директивы ЕС по охране окружающей среды в портовой отрасли), предотвратить распространение загрязнения окружающей природной среды, минимизировать негативное антропогенное воздействие на окружающую среду в портовых акваториях, сообщает пресс-служба ГП "АМПУ".

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ЕБА и ФРТУ просят отозвать законопроект о железнодорожном транспорте

Европейская бизнес ассоциация (ЕБА) и Федерация работодателей транспорта Украины (ФРТУ) направили в КМУ письма, в которых просят Премьер-министра А. Яценюка отклонить законопроект "О железнодорожном транспорте Украины", разработанный Мининфраструктуры.

По мнению ЕБА, законопроект требует существенной доработки совместно с заинтересованными участниками рынка ж/д перевозок.

В письме приводятся ключевые проблемы редакции законопроекта, предложенного Мининфраструктуры. В частности, отмечается, что некорректная терминология документа порождает различную трактовку его норм.

Эксперты ЕБА также предупреждают, что предложение перевести на местные власти расходы на содержание неприбыльных ж/д станций несет значительные риски для малого и среднего бизнеса депрессивных регионов. Фактически чиновники намерены лишить их возможности доступа к ж/д.

Кроме того, в ЕБА указывают, что в законопроекте отсутствуют положения, закрепляющие за "Укрзалізницею" как оператором инфраструктуры ответственность за сроки доставки грузов. В документе не заложена норма, ограничивающая нецелевое использование средств, поступивших на счета госпредприятия в качестве инфраструктурной части тарифа.

"Замечания и предложения бизнес-сообщества, которые неоднократно обсуждались в различных рабочих группах, не были учтены разработчиками проекта закона, что, по мнению бизнеса, обязательно приведет к ухудшению условий работы для пользователей рынка железнодорожных перевозок и, как следствие, к снижению грузопотока", — подчеркивает Европейская бизнес ассоциация.

Примечание. *Практически одновременно с ЕБА с похожими заявлениями выступили Американская торговая палата (АСС) и Федерация работодателей транспорта Украины (ФРТУ). Они также указали на необходимость доработки законопроекта с тем, чтобы учесть все замечания бизнеса.*

В ФРТУ отмечают, что законопроект не соответствует интересам всех участников рынка железнодорожных перевозок и нуждается в значительной доработке. "ФРТУ в целом поддерживает необходимость принятия Закона "О железнодорожном транспорте"… Но подготовленный законопроект носит односторонний характер, он не учитывает интересы всех участников и не обеспечивает равный доступ к процессам перевозок", — отметили в ФРТУ.

В частности, ФРТУ настаивает на необходимости доработки ст. 1 законопроекта, где определяются главные его термины, которые должны быть выписаны лаконично, однозначно, быть доступными для понимания и использования всем пользователям данного Закона, что позволит иметь единый подход к пониманию его норм.

Также есть замечания к вопросу тарифообразования. В ч. 1 ст. 7 один из принципов определен как "ориентация тарифов внутреннего рынка товаров на уровень тарифов мирового рынка". И это всегда является одним из аргументов "Укрзалізниці" при очередном повышении тарифов. "Понятно, что тарифы на грузовые перевозки должны быть экономически обоснованными, но, с другой стороны, они должны быть приемлемыми для грузоотправителя. То есть тарифная политика должна быть прозрачной, безубыточной, понятной и базироваться, в первую очередь, на четких экономических расчетах, на чем всегда настаивала ФРТУ", — отмечается в обращении.

Кроме этого, в законопроекте предусмотрена норма (ч. 2 ст. 12), согласно которой строительство стратегических объектов инфраструктуры осуществляет исключительно "Укрзалізниця", а инвестор может только предоставлять средства. При этом законопроектом предусмотрено, что такие объекты передаются в государственную собственность или бесплатно (по согласию инвестора), или на основании договоров о компенсации затрат на их строительство. "Понятно, что оператор инфраструктуры, то есть "Укрзалізниця", будет заинтересована в первом варианте. Т.о., законопроект, предложенный Мининфраструктуры, на самом деле не создает условия для частного инвестора, которые бы реально его заинтересовали, а вместо этого искусственно создает барьер, и норма, регулирующая данный вопрос, является безвариантной", — подчеркивают в ФРТУ.

Также беспокойство вызывает возможность оператора инфраструктуры (по согласованию с Мининфраструктуры) принимать решение о закрытии малодеятельных убыточных железнодорожных станций, если органы местного самоуправления или бизнес не возьмут на себя полную компенсацию расходов, связанных с работой таких станций (ст. 18). Практика показывает, что такие закрытия приводят к переориентации грузов на автомобильный транспорт, что окончательно уничтожает сеть автодорог. А также несет прямую угрозу существованию малого и среднего бизнеса, осуществляющих свою деятельность в депрессивных регионах страны. В ФРТУ отмечают, что существуют такие населенные пункты (в частности на Волыни и Полесье), в которых железная дорога является единственным видом транспорта, которым могут осуществляться пассажирские перевозки, поэтому такое решение может оставить людей без какого-либо транспортного сообщения.

Мининфраструктуры одобряет положения законопроекта "О железнодорожном транспорте"

Мининфраструктуры отреагировало на обращение ЕБА к Премьер-министру Украины с просьбой не подавать на регистрацию в ВР законопроект "О железнодорожном транспорте".

"За 5 месяцев, прошедших с момента публикации законопроекта на сайте министерства, в ведомство не поступало никаких официальных замечаний или предложений от имени ЕБА или ФРТУ. Официальные замечания к законопроекту общим объемом около 70 страниц были предоставлены лишь тремя профильными ассоциациями: "Укрведтранс", "Укррудпром" и "Кривбассжелезрудком", а также представителями Американской торговой палаты, чьи комментарии были полностью идентичны замечанием ассоциации "Укрведтранс". Часть официально присланных замечаний министерство учло, в остальном предоставило их авторам подробные разъяснения", — отмечается в сообщении Мининфраструктуры.

Также подчеркивается, что законопроект прошел все процедуры в соответствии с регламентом КМУ, в т.ч. общественное обсуждение в формате круглых столов, рабочих групп, встреч с заинтересованными сторонами. Только с членами ЕБА таких встреч было четыре, с Американской торговой палатой — три. Базовые положения Закона, в т.ч. новый подход к тарифообразованию, обсуждались также во время круглого стола в ВР с участием членов указанных ассоциаций, обращает внимание пресс-служба Мининфраструктуры.

Также отмечается, что обращения ЕБА и ФРТУ были отправлены на имя Премьер-министра "с разницей в несколько дней и именно тогда, когда законопроект уже вынесен на рассмотрение правительства".

"Министерство считает такой ход неконструктивным и направленным на торможение реформы отрасли в защиту интересов отдельных ФПГ", — отмечают в Мининфраструктуры.

В Мининфраструктуры считают, что законопроект "О железнодорожном транспорте" вводит баланс интересов государства и бизнеса, а также соответствует условиям Соглашения Украины об ассоциации с ЕС. "Новые правила разрушат старые наработанные схемы, когда "Укрзалізниця" годы субсидировала промышленные компании самых богатых секторов экономики — угольного, строительного и добывающего. Именно эти компании и оказывают активное сопротивление принятию разработанного Мининфраструктуры законопроекта", — подчеркивается в сообщении.

К ТЕМЕ:
Ответы Мининфраструктуры на замечания ЕБА

1. Некорректная терминология проекта Закона (приведенные понятия неоднозначны, не устраняют недостатки в правовом регулировании железнодорожного транспорта и вызывают юридические коллизии):

1) Проект Закона не содержит определений и основных характеристик таких понятий, как "общее" и "необщее" пользования. В то же время, на этих определениях основывается вся основная терминология проекта Закона.

Это утверждение не соответствует действительности. Статьей 1 законопроекта в терминах четко прописана разница между железнодорожным транспортом общего и необщего пользования:

железнодорожный транспорт общего пользования обеспечивает потребности **государства, физических и юридических лиц в перевозках** железнодорожным транспортом на условиях публичного договора и выполнения других работ (услуг), связанных с такими перевозками. Железнодорожный транспорт необщего пользования обеспечивает **потребности физических и юридических лиц в транспортировке маневровым порядком** подвижного состава и/или груза железнодорожными путями необщего пользования на условиях договоров (или удовлетворения собственных потребностей их владельцев) и выполнение других работ (услуг), связанных с такой транспортировкой.

Директивой 2001/14/ЕС предусмотрен перечень дополнительных услуг, предоставляемых оператором инфраструктуры (приложение 2 к Директиве). П. 2 указанного приложения содержит перечень услуг по доступу путями для объектов обслуживания, которые могут предоставляться на конкурсной основе. Фактически это — услуги по транспортировке грузов к сортировочной станции и маневровая работа. Именно такие услуги предоставляются, например, предприятиями ЧАО "Киев-Днепровское МППЖТ". Поскольку такие предприятия имеют во владении как инфраструктуру, так и маневровые локомотивы, их деятельность в законопроекте выделена в отдельный раздел "инфраструктурный комплекс необщего пользования". Итак, законопроектом, в частности определениями основных терминов, статьями 23 и 27 учтена специфика работы промышленного железнодорожного транспорта, являющегося железнодорожным транспортом необщего пользования, который обладает инфраструктурой и взаимодействует с железнодорожным транспортом общего пользования.

Однако, в случае, когда такие предприятия решат приобрести магистральные локомотивы и получить доступ к магистральным железнодорожным путям общего пользования, они должны будут получить лицензию перевозчика. Также, если такие предприятия инвестируют в развитие своей инфраструктуры, и будут предоставлять услуги по доступу к железнодорожной инфраструктуре перевозчикам для осуществления перевозок — они должны авторизоваться как операторы железнодорожного транспорта. В обоих случаях такие предприятия будут относиться к железнодорожному транспорту общего пользования.

2) Отсутствует определение термина "объект инфраструктуры", в связи с чем все дефиниции, которые используют данный термин, являются некорректными и не дают четкого представления о предмете регулирования. При этом указанный термин широко используется в проекте закона.

Ст. 1 законопроекта определен термин "инфраструктура" — совокупность объектов права хозяйственного ведения и/или других объектов, предназначенных для обеспечения выполнения всех стадий перевозочного процесса на железнодорожном транспорте общего пользования, и использующихся оператором железнодорожного транспорта общего пользования на условиях, определенных этим и другими законами.

Объект инфраструктуры — это составная часть этой совокупности.

3) Определение терминов "груз", "объекты права хозяйственного ведения" и др. требуют уточнения и корректировки для возможности однозначной трактовки.

Необходимо отметить, что от ЕБА никаких замечаний официально не поступало.

Единственное замечание относительно термина "груз" поступало в одинаковой редакции от "Укрведтранса" и Американской торговой палаты, а именно: груз — это материальные ценности, которые перевозятся железнодорожным транспортом в специально предназначенном для этого грузовом подвижном составе.

При этом законопроектом термин груз определен как имущество (в т.ч. изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятое в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах, а также пустые вагоны, контейнеры и другой железнодорожный подвижной состав, который не принадлежит перевозчику и принят для перевозки.

В соответствии со ст. 139 ГК Украины имуществом признается совокупность вещей и других ценностей (включая нематериальные активы), которые имеют стоимостное определение, производятся или используются в деятельности субъектов хозяйствования и отражаются в их балансе или учитываются в других предусмотренных законом формах учета имущества этих субъектов.

Т.о., формулировка, предложенная "Укрведтрансом" и Американской торговой палатой, может привести к сужению данного термина.

Что касается термина "объекты права хозяйственного ведения", то необходимо отметить, что он включен в соответствии с предложениями представителей "Укрведтранса" и экспертов Американской торговой палаты.

2. Проект Закона предусматривает расширение видов хозяйственной деятельности, подлежащих лицензированию, а именно — введение лицензирования перевозок всех без исключения грузов железнодорожным подвижным составом. Эксперты компаний-членов Комитета Ассоциации считают, что виды лицензированной деятельности по железнодорожным перевозкам не должны пересматриваться в сторону расширения.

Очень удивляют замечания ЕБА к предусмотренной законом системе лицензирования, которая полностью коррелируется с директивой ЕС в сфере железнодорожного транспорта № 95/18.

Законопроектом предложена новая система лицензирования железнодорожных предприятий, аналогичная европейской системе. В соответствии с директивой 95/18/ЕС, на железнодорожном транспорте лицензированию подлежат железнодорожные предприятия — т.е., предприятия, основная деятельность которых заключается в предоставлении услуг по перевозке грузов и/или пассажиров по железной дороге при условии обеспечения тяги самим предприятием (перевозчиком). Необходимость их лицензирования изложена в преамбуле к директиве 95/18/ЕС, в частности это:

— постоянное соответствие железнодорожных предприятий определенным условиям, связанным с хорошей репутацией, финансовой устойчивостью и профессиональной компетенцией для обеспечения надежных и соответствующих услуг;

— надлежащее страхование железнодорожных предприятий или наличие у них соответствующих соглашений по рискам ответственности для защиты пользователей;

— соблюдение национальных стандартов услуг железнодорожных перевозок, направленных на обеспечение осуществления предприятием своей деятельности на условиях полной безопасности.

При этом порядок лицензирования и в целом осуществления деятельности оператора грузовых вагонов не изменится, с одним отличием — после развития конкуренции такие операторы будут иметь выбор между "Укрзалізницею" и другими перевозчиками.

3. Вопрос привлечения частных инвестиций в железнодорожную отрасль:

1) С учетом значительной степени изношенности железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, для модернизации, замены и развития которой/которого необходимы вложения значительных средств, достаточное количество которых отсутствует у предприятий госсектора, давно назрел вопрос привлечения частных инвестиций для развития железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава. По мнению экспертов Ассоциации, это возможно сделать только путем создания экономических стимулов для их вложения в железнодорожный транспорт, а именно путем закрепления в тарифе (i) терминальной (станционной), (ii) локомотивной, (iii) вагонной, (iv) инфраструктурной составляющих, при определении которых необходимо учесть и заложить экономические механизмы стимулирования, формирования, создания, развития указанных частных железнодорожных активов. Также в заключительных положениях проекта Закона предусмотрено, что введение в действие положений о тарифах, закрепленных в ст. 7, состоится через 2 года с момента опубликования Закона. По мнению экспертов Комитета Ассоциации, это может усложнить реформирование железнодорожных перевозок, поскольку положение по тарифам должно вступать в силу одновременно с Законом.

В соответствии с Директивой 2001/14/ЕС станционные услуги (в т.ч. услуги составления поездов) являются частью услуг оператора инфраструктуры, они являются дополнительными услугами и не включаются в тариф за доступ к инфраструктуре. Наряду с этим, в соответствии с указанной директивой, оператор инфраструктуры обязан предоставить эти услуги в случае, если в данном сегменте отсутствует конкуренция.

Относительно введения в действие положений о тарифах — их отсрочка обусловлена необходимостью разработки соответствующих методик расчета тарифов, реального распределения расходов и доходов внутри ПАО "УЗ" между оператором инфраструктуры и перевозчиком, введения прозрачной финансовой модели и образования НКРТ. Без реализации указанных мер это может привести к неконтролируемому повышению тарифов (вагонная и локомотивная составляющие).

2) Как отмечают компании-члены Комитета Ассоциации, предложенная редакция ст. 12 проекта Закона предусматривает не все возможные механизмы финансирования новых объектов хозяйственного ведения. Так, исключается такой механизм, как самостоятельное приобретение или создание инвестором объекта права хозяйственного ведения (объект ПХВ) с последующей

передачей государству. Содержание указанной нормы сводится к тому, что частное инвестирование в объекты ПХВ будет заключаться исключительно в финансировании. При этом как проектирование, так и строительство будут осуществляться исключительно ПАО "УЗ". Учитывая, что в системе ПАО "УЗ" существуют как проектные институты, так и строительные подразделения, то фактически создается монопольный сегмент по проектированию и строительству железнодорожной инфраструктуры, которую будут осуществлять только предприятия ПАО "УЗ".

Тезис не соответствует действительности. Ст. 12 проекта Закона предусматривает все возможные способы финансирования строительства таких объектов. При этом правительство, учитывая их особую важность, считает целесообразным сохранить госконтроль за проектированием, строительством (новое строительство, реконструкция, реставрация, капремонт) и приобретением объектов права хозяйственного ведения путем осуществления таких действий оператором инфраструктуры в порядке, определенном законодательством.

Наряду с этим необходимо отметить, что ЗУ "Об особенностях образования публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования" оставил мало возможностей для применения механизма государственно-частного партнерства для развития инфраструктуры. После принятия законопроекта планируется разработка совместно с представителями бизнеса отдельного законопроекта о государственно-частном партнерстве в сфере железнодорожного транспорта, который будет учитывать мировую практику, особенности национального законодательства и интересы всех участников рынка железнодорожных перевозок в Украине. Приглашаем вас присоединиться к этой работе.

3) Эксперты компаний-членов Ассоциации считают, что аб. 2 ч. 4 ст. 12 проекта Закона в текущей редакции предусматривает возможность пользования ПАО "УЗ" объектами инфраструктуры, принадлежащими другим собственникам, в том числе и негосударственным. Кроме того, данная норма предусматривает возможность безвозмездной передачи таких объектов в собственность ПАО "УЗ", что также является дискриминационным по отношению к другим участникам рынка и предоставляет ПАО "УЗ" необоснованные преимущества. Компании-члены Комитета Ассоциации уже имеют такой негативный опыт по безвозмездной передаче имущества и именно поэтому отмечают, что данная формулировка фактически нивелирует возможность создания и передачи объектов ПХВ на компенсационной основе, чем значительно снижает инвестиционную привлекательность железнодорожной инфраструктуры.

Указанная норма касается тех объектов, которые непосредственно связаны с обеспечением движения на железнодорожном транспорте.

Ст. 12 законопроекта определено, что созданные (приобретенные) объекты права хозяйственного ведения с привлечением бюджетных средств, инвестиционной составляющей тарифов на услуги оператора инфраструктуры и собственных средств оператора инфраструктуры закрепляются в госсобственности и передаются оператору инфраструктуры в определенном законом порядке.

В случае нового строительства и/или приобретения объектов права хозяйственного ведения за счет или с привлечением других средств такие объекты передаются в госсобственность и закрепляются за оператором инфраструктуры в установленном законодательством порядке, с согласия соответствующего инвестора, или на основании договоров о компенсации затрат на их строительство (приобретение), заключенных в порядке и на условиях, определенных КМУ.

Следует подчеркнуть, что ст. 12 не содержит императива относительно обязательности выполнения всех указанных работ исключительно предприятиями железнодорожного транспорта, а также об обязательности бесплатной передачи других объектов инфраструктуры, отличных от объектов права хозяйственного ведения.

Владельцы указанных объектов имеют право с согласия оператора инфраструктуры передавать соответствующий объект безвозмездно в собственность оператору инфраструктуры для осуществления его эксплуатации.

4. Ч. 2 ст. 18 проекта Закона предусмотрена возможность закрытия оператором инфраструктуры (ПАО "УЗ") с согласия Министерства инфраструктуры Украины эксплуатации убыточных и мало используемых станций, если органы местного самоуправления или предприятия, которые обслуживаются этими железнодорожными станциями, не возьмут на себя полную компенсацию убытков оператору инфраструктуры. Такой подход представляет риски для малого и среднего бизнеса, находящегося в депрессивных регионах.

ПАО "УЗ" является хозяйствующим субъектом и не должно нести социальное бремя депрессивных регионов. С другой стороны, согласно законопроекту, такое закрытие будет осуществляться по согласованию с местными органами исполнительной власти или органами местного самоуправления в порядке, определенном центральным органом исполнительной власти, обеспечивающим формирование госполитики в сфере железнодорожного транспорта.

5. Ст. 32 проекта Закона возлагает ответственность за сохранность груза на "перевозчика", который, по сути, не имеет соответствующей инфраструктуры, направленной на обеспечение сохранности грузов (контроль веса, крепление и т.д.). Основная деятельность "перевозчика" заключается в предоставлении услуги перевозки "с использованием принадлежащего ему тягового подвижного состава". Итак, проблема ответственности за сохранность грузов при транспортировке, на наш взгляд, в проекте закона не является решенной должным образом.

Это утверждение не соответствует действительности. В законопроекте ст. 19 определено, что суще-

ственным условием договора перевозки является безопасная и целостная доставка принятого к перевозке груза в пункт назначения в установленный срок.

При этом оператор инфраструктуры предоставляет услуги по доступу к инфраструктуре и отвечает за качество этих услуг. Он не несет ответственности за неисправное состояние подвижного состава или ненадлежащее крепление груза к подвижному составу.

6. На данный момент в соответствии с действующим законодательством технологический железнодорожный транспорт, а именно: размещение на территории предприятия железнодорожных путей, железнодорожный подвижной состав, другое имущество, предназначенное и используемое для перемещения по территории таких предприятий сырья, материалов, оборудования и т.д. для собственных нужд предприятия, не требуют дополнительного контроля со стороны органов исполнительной власти. Компании-члены Ассоциации выступают категорически против того, чтобы проектом Закона технологический железнодорожный транспорт приравнивался к железнодорожному транспорту необщего пользования, при этом требуя дополнительного контроля со стороны органа исполнительной власти, реализующего госполитику в сфере безопасности на железнодорожном транспорте, сертификата безопасности.

Технологический транспорт, то есть тот транспорт, который используется для собственных нужд, не относится к сфере регулирования настоящего Закона.

7. В проекте Закона отсутствует положение, закрепляющее ответственность оператора инфраструктуры за сроки доставки грузов, которое предусмотрено в ст. 23 Закона Украины "О железнодорожном транспорте" от 4.07.1996 г. № 273/96-ВР, что может привести к существенному снижению конкурентоспособности железной дороги по сравнению с другими видами транспорта. Этот вопрос требует обсуждения и законодательного закрепления.

Это утверждение также не соответствует действительности. П. 3 ст. 17 законопроекта определено, что необходимым условием договора о предоставлении услуг доступа к инфраструктуре, в частности, является ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, в том числе порядок возмещения убытков, причиненных третьим лицам таким неисполнением или ненадлежащим исполнением.

Ст. 19 законопроекта определено, что обязанности и ответственность лиц, участвующих в организации перевозки груза, определяются Уставом железнодорожного транспорта Украины, Правилами и Порядком равноправного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта и условиям договора перевозки.

8. Также в проекте закона отсутствует норма, предусматривающая целевое использование инвестиционной составляющей тарифа. Поскольку, как отмечают компании-члены Комитета Ассоциации, собранные средства могут быть потрачены на другие инвестиционные проекты в рамках инвестиционной программы, которая, в свою очередь, создает предпосылки для возникновения коррупции.

Ст. 7 законопроекта определено, что при установлении государственных регулируемых тарифов в состав таких тарифов обязательно включается инвестиционная составляющая, которая используется на развитие инфраструктуры в соответствии с утвержденной в установленном порядке инвестиционной программой. При этом инвестиционная программа обязательно подлежит утверждению НКРТ.

То есть утверждение экспертов относительно нецелевого использования инвестиционной составляющей не соответствует действительности.

9. Особого внимания в проекте Закона заслуживает либерализация тягового железнодорожного подвижного состава (в проекте Закона имеется в виду "Перевозчик"). Практика этого вопроса достаточно дискуссионная и сложная, успех которой во многом зависит от организации перевозочного процесса, графика отправки, однородности тяги, возможностей инфраструктуры. Необходимо отметить, что в странах с "рыночной тягой", как правило, железнодорожные перевозки занимают 20—30% объема общих перевозок и работают по принципу четкого графика с высокой долей маршрутных отправлений. Такая организация перевозочного процесса сопровождается эффективностью "частной тяги". Украина имеет противоположную практику — высокая доля железнодорожных перевозок с формированием поездов на станциях, низкий процент маршрутных отправлений без привязки к графику. Особенность украинской практики усложняет организацию эффективного бизнес-процесса и коммуникации между "оператором инфраструктуры", "перевозчиком" и "оператором железнодорожного подвижного состава". Сценарий либерализации без структурных изменений в организации перевозочного процесса может привести к организационному и экономическому хаосу, от которого проигрывают все заинтересованные стороны. Вопрос требует значительных тонких настроек и профессионального подхода. Проект Закона не отвечает на вопросы организации этого сложного процесса.

Директива 2001/14 предусматривает, что график движения поездов принимается 1 раз в год. Она также предусматривает поезда ad-hoc (по запросу), но такие перевозки в Европе не занимают значительной доли (примерно 15%).

Указанное замечание вызывает впечатление, что эксперты ЕБА предлагают не осуществлять никаких реформ, в том числе не внедрять директивы ЕС, в первую очередь касающиеся внедрения конкуренции на рынке железнодорожных перевозок.

VIKING Train

Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region

Ильичевск Клайпеда
52 часа
Дистанция 1766 км

Контрейлерный поезд «Викинг» – это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train,the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

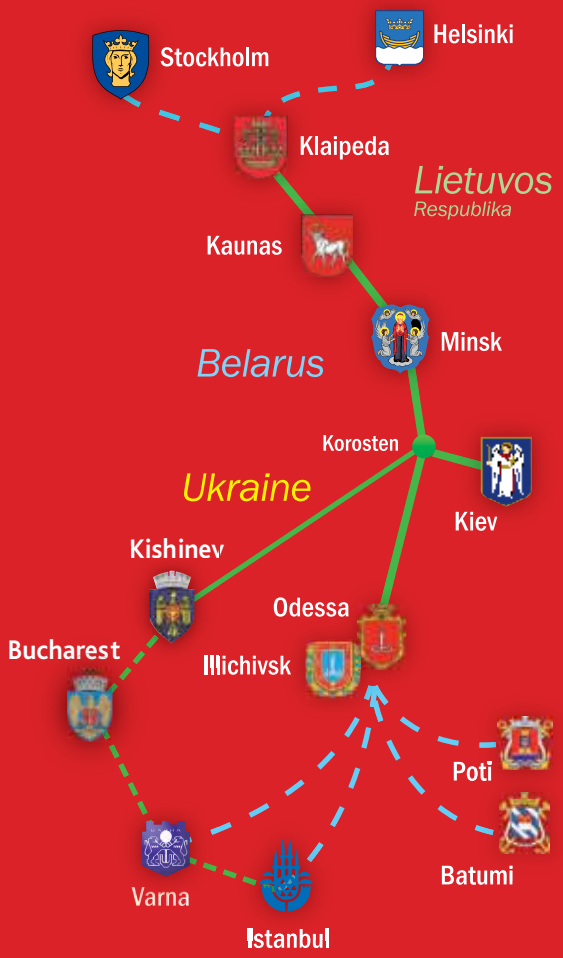
На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project. It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.

From Illichivsk to Klaipeda – 52 hours. Distance 1766 km.



Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com

PLASKE ПЛАСКЕ
Energy in motion
VIKING Train Operator

АО «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.

а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua

MICU License: AE Series No 293747 as of 26.06.2014. Лицензия МДСУ: Серия АЕ №293747 от 26.06.2014

АВТОДОРЭКСПО®

13-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
МАШИН И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА
И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И МОСТОВ

11–13 ноября 2015

В программе выставки:

Международная конференция
по вопросам новейших технологий
строительства, эксплуатации
и проектирования автомобильных
дорог и мостов

Организаторы:

Государственное агентство
автодорог Украины «УКРАВТОДОР»

АККО Интернешнл
+38 (044) 456 38 04

Место проведения:

Украина, Киев
пр-т Победы, 40-Б
ВЦ «АККО Интернешнл»

www.avtodorexpo.ua

Информационная поддержка:

Британская компания Adam Smith презентовала концепцию реформирования таможни

Британская консалтинговая компания Adam Smith представила на рассмотрение ГФСУ свою концепцию реформирования таможенного направления службы. Об этом на своей странице в *Facebook* написал глава ГФСУ Р. Насиров.

Справка. *В июле т.г. КМУ в рамках реформы ГФСУ принял решение передать Закарпатскую, Львовскую, Волынскую и Черновицкую таможни в управление международной компании. Глава правительства сообщил, что поручил руководству ГФСУ организовать и выписать условия для конкурса по отбору управляющей таможнями компании, сообщает* УНИАН.

Украинскую таможню может возглавить иностранец

По словам председателя ГФСУ Р. Насирова, новый глава таможенной службы Украины может быть назначен до середины ноября. "Я думаю, что с новым замом по таможне мы определимся максимум к середине ноября. Это будет человек не из системы, со знанием европейских подходов и стандартов. У меня есть несколько кандидатов на эту должность. Пока скажу одно: очень вероятно, что таможню возглавит иностранец", — сообщил Р. Насиров журналу *Фокус*.

С января 2016 г. ГФСУ и ее европейские партнеры начнут работу по интегрированному управлению украинскими границами

ГФСУ вместе с европейскими партнерами с января 2016 г. запускает программу Twinning. Об этом заявил председатель ГФСУ Роман Насиров во время встречи с делегацией представителей финансовых и таможенных органов Германии, Польши и Литвы, сообщает пресс-служба ГФСУ. Сотрудничество ГФСУ с европейскими партнерами в рамках данной программы будет способствовать модернизации законодательства в сфере интегрированного управления границами и налаживанию эффективной системы борьбы с коррупцией "Это новая форма непосредственного технического сотрудничества между органами власти наших государств. Определяющей чертой проектов Twinning является непосредственный обмен специфическим опытом в отдельно взятой сфере государственного регулирования с целью внедрения норм и стандартов ЕС, передача "ноу-хау", — отметил Р. Насиров.

Проект предусматривает проведение долгосрочных консультаций на ежедневной основе между представителями ГФСУ и экспертами из страны-партнера во главе с постоянным советником проекта.

Украинская таможня должна быть готова к свободной торговле с ЕС

Подразделения ГФСУ, в особенности таможенные органы, должны быть максимально подготовлены к либерализации режима взаимной торговли с Евросоюзом, который вступит в силу с января 2016 г. Как заявил замглавы Администрации Президента Д. Шимкив, такое решение было принято на очередном заседании Нацсовета реформ при Президенте Украины. "ГФСУ должна быть готова к режиму свободной торговли. Речь идет о вопросах таможенного оформления, сертификации", — отметил Д. Шимкив, сообщает *news.finance.ua*.

Справка. *Соглашение о Зоне свободной торговли с ЕС вступит в силу с 1.01.2016 г. Первоначально предполагалось, что режим свободной торговли между Украиной и ЕС заработает с октября 2014 г. Однако в сентябре 2014 г. — после консультаций в Брюсселе представителей Еврокомиссии, Украины и РФ — стороны договорились об отсрочке введения положения Соглашения до 31.12.2015 г.*

Начался онлайн обмен предварительной таможенной информацией между Украиной и Республикой Беларусь

Об этом заявил первый зампредседателя ГФСУ С. Билан во время брифинга по случаю официального запуска электронной системы обмена предварительной информацией о товарах и транспортных средствах между таможенными органами Республики Беларусь и Украины (PRINEX) 22.10.2015 г. в пункте пропуска Новая Гута (Беларусь), сообщает ГФСУ. "Обмен информацией между таможенными органами был и раньше, но он не осуществлялся в режиме реального времени и не являлся системным. С внедрением этой системы мы получаем более плодотворное взаимодействие между таможенными органами двух стран и фактически онлайн информацию обо всех товарах и транспорте, которые пересекают границу", — отметил С. Билан.

"Основная проблема, если брать данные органов статистики Республики Беларусь и Украины, — в дисбалансе между информацией о товарах, которые выехали из одной страны и въехали в другую. К сожалению, нечестные предприниматели иногда используют подмену документов. Оформляется на выезд из страны один товар, происходит подмена документов, и в другую страну едет товар, который имеет другую стоимость или код. Благодаря внедрению системы, таможенники в автоматическом режиме сразу после оформления декларации видят, где оформлялся груз и через какой пункт пропуска будет перемещаться в одну или другую страну с целью дальнейшего таможенного оформления", — подчеркнул С. Билан. Это, по его словам, снизит риски, будет способствовать противодействию контрабанде, и во-вторых — для предпринимателей будет значительно проще проходить процедуру таможенного контроля на границе.

Справка*. Создание надежной и защищенной системы обмена предварительной информацией между таможенными органами двух стран с привлечением экспертов ЕС началось в 2013 г. Донором проекта выступил ЕС, который предоставил для его реализации EUR3,7 млн.*

К работе над созданием системы PRINEX вместе со специалистами ГФСУ и ГТК Беларуси присоединились

Представительство Международной организации по миграции в Беларуси и Украине и Международный центр по развитию миграционной политики. Для успешной реализации проекта было установлено специализированное компьютерное оборудование, усовершенствована информационно-технологическая и коммуникационная инфраструктура всех автомобильных пунктов пропуска на границе между Украиной и Республикой Беларусь.

В АМПУ сообщили подробности строительства таможенного терминала в Одессе

16.10.2015 г. Президент Украины П. Порошенко на брифинге в Одессе сообщил, что Администрация морских портов Украины (АМПУ) совместно с частными предпринимателями профинансирует строительство нового таможенного терминала в Одессе. "По моему поручению АМПУ уже сконцентрировала необходимые средства на строительство терминала", — заявил Президент.

Как сообщил порталу *ЦТС* замглавы АМПУ В. Вороной, строительство таможенного терминала в Одессе обойдется АМПУ в 35 млн грн. Средства на строительство терминала были заложены в финансовом плане АМПУ на 2015 г. "На всякий случай мы предусмотрели это строительство в финплане АМПУ на 2016 г., потому что есть вероятность, что в 2015 г. мы его не закончим", — добавил В. Вороной.

Отвечая на вопрос, предусмотрено ли Законом о морских портах и Уставом АМПУ использование целевых средств на строительство инфраструктуры, не связанной с портовым хозяйством, В. Вороной отметил, что помимо целевых портовых сборов у АМПУ есть и другие средства, которые она зарабатывает. В частности, это платежи за инфраструктуру, платежи от серветута и т.д. Именно эти средства и планируется направить на строительство нового терминала.

Также В. Вороной уточнил, что этот таможенный комплекс будет расположен в здании морского вокзала Одесского морского порта, который находится на балансе АМПУ. "Поэтому мы имеем все юридические основания проводить реконструкцию нашего объекта", — подчеркнул замглавы АМПУ.

По словам В. Вороного, АМПУ надеется, что строительство нового таможенного комплекса положительно отразится на процедурах оформления судов и соответственно и на грузообороте.

Ю. Марушевская готова принимать идеи по улучшению работы Одесской таможни

Новая начальница Одесской таможни Ю. Марушевская за неделю пребывания в должности определила для себя основные проблемы таможни. Это, в частности, бюрократия, контрабанда и устаревшее оборудование, сообщают *Подробности*.

Также одной из проблем Ю. Марушевская считает низкую зарплату таможенников. Ее собственная зарплата — 3 тыс. грн. (это средний оклад на Одесской таможне). Выжить на эти деньги, по словам Ю. Марушевской, невозможно, поэтому ей помогает супруг — топ-менеджер крупной компании во Львове.

Новая начальница Одесской таможни собирается повысить зарплаты своим подчиненным. Например, направлять на это какой-то процент от доходов ведомства. "Те, кто хотят честно работать — даже если им дать зарплату такую, как в новой полиции — в районе 10 тыс. грн., думаю, что они бы честно работали", — считает Ю. Марушевская.

Новоназначенная начальница Одесской таможни Ю. Марушевская на своей странице в Интернет обратилась к общественности с просьбой сообщать ей о фактах коррупции на таможне. Также она предложила всем, кто желает реальных изменений в работе таможни, предлагать ей свои идеи.

"Напишите мне. Вам стало известно о случаях коррупции, возникли проблемы с растаможиванием, у вас есть идеи, как улучшить работу таможни, желаете приобщиться к работе на таможне? Заполните форму, и я обязательно рассмотрю Ваше обращение", — цитирует Ю. Марушевскую *Обозреватель*.

Одесская таможня будет растаможивать товары из 30 стран по цене договора

Начальник Одесской таможни Ю. Марушевская подписала распоряжение, согласно которому таможня будет растаможивать импортируемые из 30 стран мира товары по цене договора при наличии сертификата происхождения. Речь идет о таких странах, как Австралия, Австрия, Бельгия, Канада, Чехия, Дания, Эстония, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Венгрия, Исландия, Ирландия, Израиль, Италия, Япония, Люксембург, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Польша, Португалия, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Швейцария, Великобритания и США.

"Впервые в национальной таможенной практике предоставляется такой кредит доверия бизнесу. От внедрения такого упрощенного подхода мы ожидаем увеличения поступления товаров. Этот документ также будет способствовать устранению манипуляций при определении таможенной стоимости", — написала Ю. Марушевская на своей странице в *Facebook*.

В ГФСУ уверяют, что по "первому методу" в Украине растаможивается 85% товаров

ГФСУ заинтересована в конструктивном диалоге с бизнесом в рамках концепции создания принципиально новой, максимально открытой структуры. Об этом заявил председатель ГФСУ Р. Насиров во время выступления в рамках презентации стратегии дальнейшего развития Киевской городской таможни ГФСУ.

"За несколько месяцев очень трудно вернуть то доверие, которое работники таможенной службы теряли годами. Мы же стараемся делать все, чтобы бизнес и общественность максимально участвовали в реорганизации ГФСУ", — подчеркнул он.

Также глава ГФСУ отметил, что одним из наиболее актуальных является вопрос таможенной стоимости, хотя и здесь ситуацию удалось улучшить. "По "первому методу" определения таможенной стоимо-

сти на Киевской городской таможне растаможиваются почти 90% товаров из общего объема. В то же время в среднем по Украине эта цифра составляет 85%. Т.е. я делаю вывод, что таможенники действуют в соответствии со своими полномочиями", — цитирует Р. Насирова пресс-служба ГФСУ.

Участники ВЭД признаются, что растаможивать товары стало труднее

Бизнес не видит реформ на таможне. Об этом свидетельствуют данные опроса, проведенного Общественным советом при ГФСУ в Киеве.

Более 90% опрошенных предпринимателей признались — растаможивать товары в некоторых случаях стало еще труднее, а постановление КМУ № 724 о введении единого тарифа на таможнях только парализует работу, сообщает *24tv.ua*.

Россия объявила о начале экономических санкций против Украины

Премьер-министр РФ Д. Медведев объявил о начале ужесточения таможенной защиты и введении экономических санкций против Украины.

"С 1.01.2016 г. будет повышен уровень таможенно-тарифной защиты в отношении Украины. Это связано с решением наших соседей ввести в действие Соглашение об ассоциации с ЕС. Кроме того, на Украину как страну, присоединившуюся к антироссийским санкциям, будет распространено действие наших ответных экономических мер", — написал Д. Медведев на своей странице в *Facebook*.

Ранее Д. Медведев сообщил об отмене торговых преференций для Украины.

Премьер-министр РФ подчеркнул, что это прямые экономические последствия от подписания соглашения с ЕС, сообщают *Вести-Бизнес*.

Украина начинает модернизацию пограничных пунктов пропуска в ряде западных регионов

Об этом во время брифинга заявил председатель ГФСУ Р. Насиров.

"У нас есть договоренность о строительстве нескольких современных пунктов пропуска на украинско-румынской границе. Также будут модернизированы пункты пропуска на украинско-венгерской границе", — заявил он.

Кроме того, по словам главы ГФСУ, модернизация пунктов пропуска предусмотрена в рамках соглашения с Польшей, сообщает *depo.ua*.

Украина и Венгрия отмечают важность совместного пограничного контроля на госграницах

19.10.2015 г. в Ужгороде состоялась встреча главных пограничных уполномоченных Украины и Венгрии. Украинскую делегацию возглавил председатель Госпогранслужбы Украины генерал-полковник В. Назаренко, а венгерскую сторону — замначальника Главного управления полиции Венгрии, начальник Правоохранительного директората штаба Национальной полиции Венгрии генерал-майор Ж. Халмоши. Основной темой встречи было обсуждение ситуации на украинско-венгерской госгранице, функционирование пунктов пропуска и дальнейшее сотрудничество по противодействию преступности.

Стороны выразили удовлетворение состоянием выполнения мероприятий, направленных на совместное патрулирование границы: только с начала т.г. уже проведено 165 таких проверок. Кроме того, благодаря совместной работе удалось расширить практику совместного патрулирования с использованием плавсредств обеих стран по р. Тиса.

Также в ходе встречи стороны обсудили вопросы функционирования пунктов пропуска на украинско-венгерской госгранице и введения совместного пограничного контроля. В т.ч. обсуждался вопрос подготовки к открытию совместного контактного пункта на территории венгерской стороны в пункте пропуска Чоп (Тиса)—Захонь.

В конце встречи главные пограничные уполномоченные Украины и Венгрии подписали протокол встречи и план развития сотрудничества между пограничными ведомствами Украины и Венгрии на 2015—2016 гг.

Пропускная способность на украинско-польской границе будет увеличена

28.10.2015 г. в международном автомобильном пункте пропуска Ягодин—Дорогуск Волынской таможни ГФСУ состоялась встреча представителей таможенных и пограничных служб Украины и Польши. Основные вопросы рабочей встречи — повышение эффективности пропускной способности пунктов пропуска и применение общего таможенно-пограничного контроля.

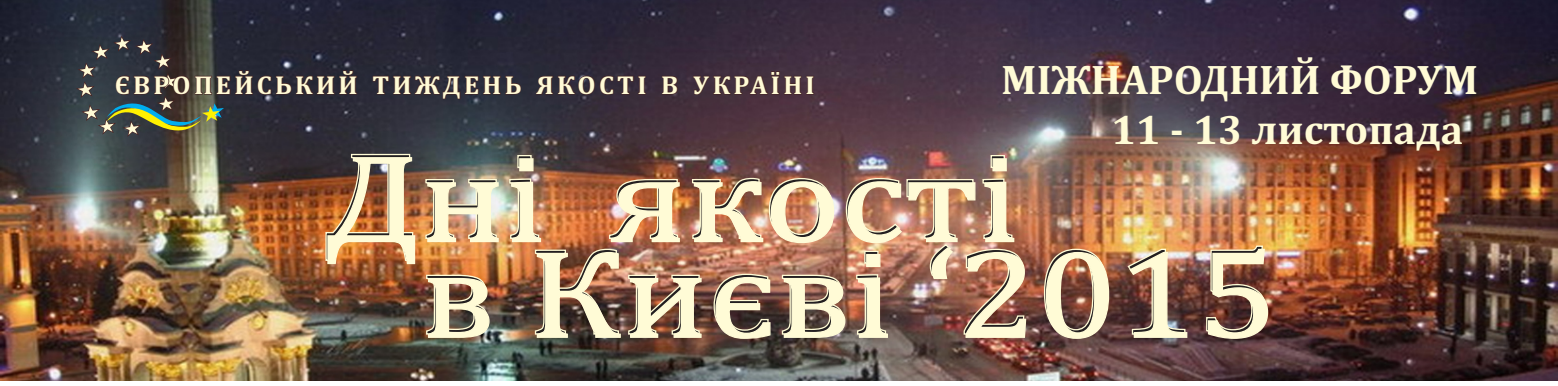
Стороны обсудили организационные и технологические аспекты внедрения совместного контроля, а также совершенствование инфраструктуры пунктов пропуска. Финансирование такой модернизации частично будет происходить и с помощью международного кредита для финансирования проектов по развитию пограничной дорожной инфраструктуры и обустройству пунктов пропуска украинско-польской границы, сообщает пресс-служба ГФСУ.

Украина хочет пресечь контрабанду из Приднестровья

В Украине рассматривается вопрос о создании специальной полиции для борьбы с контрабандой на границе с Приднестровьем. Инициатива принадлежит общественной организации "Союз приднестровцев Украины".

Решение принято на фоне резкого увеличения объемов контрабанды. Только в сентябре были пресечены попытки незаконного провоза сигарет и парфюмерной продукции стоимостью в десятки миллионов долларов.

В новую структуру по борьбе с контрабандистами планируется привлечь около 100 сотрудников, сообщает *Бельцы Сити*.



Українській асоціації якості – 25 років

11-13 листопада п.р. в межах Європейського тижня якості в Україні відбудеться загальнонаціональний захід - **24-й Міжнародний форум «Дні якості в Києві '2015»** під девізом «Якість–емоції–натхнення». Форум присвячено Всесвітньому дню якості. Мета Форуму - привернути увагу уряду й громадськості до проблем якості, сприяти розвитку національного руху за якість і ділову досконалість, а також його інтеграції у аналогічний європейський і всесвітній рух.

Якість - це не тільки безпека товарів та послуг для людини і довкілля, не тільки дотримання стандартів, але ще більшою мірою задоволеність запитів та очікувань споживачів, поліпшення життя людей в цілому. Це одна із найпріоритетніших проблем у економіках провідних країн світу. За сучасних умов якість і досконалість є ключем до успіху будь-якого підприємства, будь-якої галузі та, звісно ж, кожної країни. Поняття якості тісно пов'язане з тим, що ми називаємо благами сучасної цивілізації, якістю життя: а це і збереження навколишнього середовища, і фізичне здоров'я, і психологічний комфорт людини.

І сьогодні, коли Україна визначилась із своїм європейським шляхом розвитку, цей захід набуває особливої актуальності. Адже європейські правила та традиції суттєво відрізняються від тих, до яких звикли вітчизняні підприємства. Одночасно з протидією війні ми маємо закласти засади процвітаючої економіки. Без цього неможливо зберегти незалежність та цілісність України, покращити життя її громадян.

На Форумі будуть всебічно розглянуті сучасні підходи, які притаманні передовим компаніям розвинених європейських країн. Зокрема, буде зроблено аналітичний огляд ряду проблем, що заважають українським організаціям бути успішними та на рівних конкурувати з компаніями країн ЄС. Одночасно відзначатиметься 25-річний ювілей національної організації з якості нашої країни - Української асоціації якості, із заснуванням якої пов'язане зародження та розвиток громадського руху за якість і ділову досконалість в Україні і на всьому пострадянському просторі.

Організатори Форуму: Українська асоціація якості і УСПП за підтримки Ради підприємців при Кабінеті Міністрів України та Громадської ради при Міністерстві економічного розвитку і торгівлі України.

До участі у Форумі запрошені керівники і фахівці компаній, представники органів влади, бізнесових структур, громадських організацій, науковці, викладачі та студенти.

У програмі Форуму '2015:

Науково-практична конференція «Україна торує шлях до ЄС: як досягти конкурентоспроможності підприємств і економіки» (12 листопада). Під час конференції проходитиме сесія, присвячена 25-річчю УАЯ;

Тематичні одноденні семінари з актуальних аспектів забезпечення якості, ділової досконалості та ефективного менеджменту (11 та 13 листопада):

- Якість і досконалість: що в Україні робиться «не так» і як треба робити, щоби досягти конкурентоспроможності підприємств і економіки
- Концепції досконалості EFQM – принципи, за якими працюють кращі компанії Європи
- Ризик – орієнтоване мислення у вимогах нових версій стандартів (ISO 9001: 2015, ISO 14001: 2015, ISO 45001: 2016)
- Нова версія стандарту ISO 9001:2015: що вона вимагає від організацій і як до цього готуватися
- Розробка програм передумов за ISO/TS 22002-1:2009 – ключовий етап побудови системи управління безпечністю харчових продуктів
- Система енергоменеджменту у відповідності до ISO 50001, як спосіб підвищення ефективності роботи підприємства.

Форум «Дні якості в Києві '2015» – це корисна нова інформація та можливість ділового спілкування з провідними фахівцями і колегами.

Оргкомітет
02002, м. Київ, вул. Микільсько-Слобідська, 6
тел./факс: (044) 459-78-16, 541-05-32, e-mail: quality@quality.kiev.ua

Інформаційні партнери

СТАНДАРТИЗАЦІЯ, СЕРТИФІКАЦІЯ, ЯКІСТЬ

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

Цены на светлые нефтепродукты на 30.10.2015 г. (с учетом НДС)

Средний опт, грн./т. Условия поставки: FCA

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Минимальная	н/п	21100	21300	17800
Максимальная	н/п	21400	22600	18000
Средняя	н/п	21250	21900	17957

н/п — нет предложений

Мелкий опт, грн./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Минимальная	15,00	15,90	16,15	15,05
Максимальная	15,30	19,00	19,10	16,70
Средняя	15,15	17,08	17,52	15,62

Розничная торговля, грн./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Минимальная	15,70	16,90	17,88	15,63
Максимальная	20,40	20,29	22,49	19,99
Средняя	17,37	18,67	19,40	17,27

Изменение средней цены за период 23—30.10.2015 г., %

Показатели	А-76	А-92	А-95	ДТ
Средний опт	—	-0,70	-0,90	-1,24
Мелкий опт	0,00	-1,90	-2,12	-1,20
Розница	-0,17	0,00	-0,21	+,29

По данным Энергобизнеса

Средние цены 1 л топлива по регионам Украины на 2.11.2015 г., грн.

	А-98	А-95+	А-95	А-92	ДТ	ДТ+	Газ
Винница	26,49	20,27	19,43	18,67	17,13 ↑	18,26 ↑	10,65 ↑
Луцк	26,49	20,31	19,13	18,50	17,16 ↑	18,26 ↑	10,65 ↑
Днепропетровск	25,49	20,33 ↑	19,53 ↑	18,81 ↑	17,26 ↑	18,26 ↑	10,70 ↑
Донецк	26,49	20,74	19,91	19,08	17,33 ↑	18,48 ↑	10,67 ↑
Житомир	24,14	20,29	19,34	18,60	17,12 ↑	18,39 ↑	10,65 ↑
Ужгород	23,85	20,43	19,42	18,66	17,14 ↑	18,26 ↑	10,66 ↑
Запорожье	24,23	20,12	19,48	18,63	17,17 ↑	18,39 ↑	10,63 ↑
Ивано-Франковск	26,49	20,24	19,50	18,73	17,18 ↑	18,26 ↑	10,66 ↑
Киев	24,87	20,39	19,59	18,72	17,18	18,71	10,63 ↑
Кировоград	23,85	20,17	19,42	18,66	17,22 ↑	18,26 ↑	10,65 ↑
АР Крым (рубли)	- ↑	40,08 ↑	39,36 ↑	37,28 ↑	35,23 ↑	- ↑	21,69 ↑
Луганск	26,49	20,60	19,86	19,06	17,47 ↑	18,99 ↑	10,68 ↑
Львов	26,49	20,75	19,66	18,88	17,22 ↑	18,26 ↑	10,73 ↑
Николаев	25,74	20,41	19,39	18,68	17,20 ↑	18,99 ↑	10,69 ↑
Одесса	24,14	20,36 ↑	19,27 ↑	18,55 ↑	17,11 ↑	18,26 ↑	10,74 ↑
Полтава	26,49	20,74	19,51	18,78	17,23	18,99	10,65 ↑
Ривне	26,49	20,08	19,23	18,60	17,14 ↑	18,13 ↑	10,69 ↑
Сумы	26,49	20,61	19,35	18,61	17,21 ↑	18,26 ↑	10,66 ↑
Тернополь	26,49	20,84	19,44	18,74	17,28 ↑	18,99 ↑	10,68 ↑
Харьков	26,49	20,58	19,39 ↓	18,70 ↓	17,11 ↓	18,26 ↓	10,64 ↑
Херсон	25,74	20,36	19,28	18,59	17,19 ↑	18,99 ↑	10,71 ↑
Хмельницкий	26,49	20,17	19,32	18,67	17,25 ↑	18,99 ↑	10,68 ↑
Черкассы	26,49	20,52	19,41	18,72	17,24 ↑	18,99 ↑	10,74 ↑
Чернигов	24,14	20,15	19,11	18,45	17,18 ↑	18,92 ↑	10,72 ↑
Черновцы	26,49	20,63	19,25	18,59	17,21 ↑	18,99 ↑	10,70 ↑

По данным Avtomaniya.com

Средняя розничная цена 1 л топлива в странах мира на 2.11.2015 г.

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Албания	ALL	178,00	—	177,00
Андорра	EUR	1,044	1,129	0,895
Австрия	EUR	1,109	1,251	1,048
Беларусь	EUR	0,620	—	0,641
Бельгия	EUR	1,341	1,407	1,151
Босния и Герцеговина	BAM	2,15	2,25	2,10
Болгария	BGN	2,08	2,35	2,08
Хорватия	HRK	8,89	—	8,32
Чехия	CZK	29,66	—	28,75
Дания	DKK	10,12	—	8,63
Эстония	EUR	1,044	1,084	1,034
Финляндия	EUR	1,385	1,450	1,230
Франция	EUR	1,290	1,359	1,119
Грузия	GEL	1,99	2,09	1,94
Германия	EUR	1,281	—	1,103
Греция	EUR	1,366	1,636	1,076
Венгрия	HUF	359,00	—	351,00
Ирландия	EUR	1,299	—	1,179
Италия	EUR	1,481	—	1,347
Япония	JPY	133,70	144,50	112,00
Казахстан	KZT	138,00	148,00	96,00
Косово	EUR	1,01	—	0,99
Латвия	EUR	1,066	1,101	0,979
Литва	LTL	1,101	1,146	1,035
Люксембург	EUR	1,086	1,149	0,959
Македония	MKD	63,00	65,00	50,50
Мексика	MXN	14,38	—	14,20
Молдова	MDL	17,87	18,57	15,77
Черногория	EUR	1,180	1,210	1,060
Нидерланды	EUR	1,557	1,634	1,247
Норвегия	NOK	14,40	—	13,28
Польша	PLN	4,36	4,72	4,26
Португалия	EUR	1,371	1,507	1,157
Румыния	RON	5,02	5,68	4,87
РФ	RUB	37,40	—	35,46
Сербия	RSD	135,70	—	135,90
Словакия	EUR	1,218	—	1,078
Словения	EUR	1,199	1,263	1,106
Испания	EUR	1,148	1,283	1,061
Швеция	SEK	12,64	13,14	12,45
Швейцария	CHF	1,437	1,501	1,471
Турция	TRY	4,38	4,40	3,78
Украина	UAH	19,50	22,70	17,80
Великобритания	GBP	1,081	1,177	1,102
США	USD	—	—	0,660

По данным International Road Transport

Динамика цен на реактивное авиатопливо по состоянию на 16.10.2015 г.

	Удельный вес в цене	Центов/ галлон	$/баррель	$/т	Изменение, %			
					по сравнению с 2000 г,, (2000 = 100%)	за неделю	за месяц	за год
Мировая цена	100%	145,0	60,9	479,8	166,4	-4,1%	-0,3%	-39,6%
Азия и Океания	22%	142,8	60,0	473,9	171,4	-4,6%	2,2%	-38,5%
Европа и СНГ	28%	143,2	60,2	474,0	162,1	-4,2%	-3,0%	-40,8%
Ближний Восток и Африка	7%	137,4	57,7	455,5	172,4	-4,3%	-0,6%	-40,3%
Северная Америка	39%	148,5	62,4	491,9	165,8	-3,5%	0,4%	-39,0%
Латинская и Центральная Америка	4%	147,7	62,0	477,5	171,8	-4,6%	-0,2%	-41,7%

По данным IATA

Цены на бункерное топливо по состоянию на 2.11.2015 г.
$/т

Порт	IFO 380		IFO 180		MGO	
	цена	индекс	цена	индекс	цена	индекс
Африка						
Кейптаун	—	—	276.0	+1.0	506.0	-1.0
Фуджейра	242,0	+3,0	277,5	+2,5	620,0	0,0
Лас Пальмас	253,0	-2,0	273,5	-1,5	467,0	-3,0
Азия и Океания						
Буссан	270,0	+4,0	287,0	+2,0	460,0	+10,0
Каошинг	264,0	0,0	268,0	0,0	560,0	0,0
Сингапур	243,0	+5,0	252,5	+2,0	446,0	+8,5
Южная Америка						
Маракайбо	242,5	+1,0	287,0	+1,0	522,00	+0,5
Рио-де-Жанейро	239,0	0,0	262,5	0,0	692,5	0,0
Сантус	244,0	0,0	265,5	0,0	720,5	0,0
Северная Америка						
Хьюстон	214,5	-3,0	269,0	-4,0	464,0	-3,5
Новый Орлеан	238,5	+5,0	288,5	+5,0	445,0	0,0
Европа						
Антверпен	223,0	+2,0	263,0	+2,0	417,5	+2,5
Стамбул	260,0	-2,5	280,0	-5,0	480,0	-5,0
Пирей	248,0	-2,0	267,5	-2,0	456,0	-3,0
Роттердам	222,5	+1,0	256,0	+1,0	420,0	+8,0

По данным Bunkerindex.com

XIII Международная специализированная выставка

КоммунТех – 2015

КОММУН ТЕХ

ЭНЕРГОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ОБЪЕКТОВ ЖКХ, БЛАГОУСТРОЙСТВО ГОРОДА, УПРАВЛЕНИЕ ОТХОДАМИ, КОММУНАЛЬНАЯ И ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, СПЕЦТЕХНИКА

ОРГАНИЗАТОРЫ:
Министерство регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Украины
Международный выставочный центр

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ
Ассоциации городов Украины

10–13 ноября

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
Украина, Киев, Броварской пр-т, 15
Ⓜ "Левобережная"

IEC

☎ +38 044 201-11-59, 201-11-66
✉ forum@iec-expo.com.ua
www.iec-expo.com.ua
www.tech-expo.com.ua

Генеральный медиа-партнер: С 1999 КАП строительство, СПЕЦтехника в СНГ, ГРУППА ИЗДАНИЙ БЕТОН&АСФАЛЬТ

Технический партнер: RentMedia

II СПЕЦІАЛІЗОВАНА ВИСТАВКА

АГРО СФЕРА

ЗЕРНОСФЕРА

18-20 ЛИСТОПАДА 2015

ВИСТАВКА ПРОХОДИТЬ ЗА ПІДТРИМКИ

МІНІСТЕРСТВО АГРАРНОЇ ПОЛІТИКИ
ТА ПРОДОВОЛЬСТВА УКРАЇНИ

ОДЕСА · МОРВОКЗАЛ

ЗА ПІДТРИМКИ

ОСНОВНІ РОЗДІЛИ ВИСТАВКИ:

- Виробництво та переробка зернових та олійних культур
- Агрохімія, ЗЗР
- Насіння
- С/г техніка
- Тваринництво
- Кормовиробництво
- Іригаційні системи
- Агротранспорт та логістика
- Агроіндустріальне будівництво
- Харчова та переробна промисловість

ГЕНЕРАЛЬНИЙ ІНФОРМАЦІЙНИЙ ПАРТНЕР
ПропозиціЯ

МЕДІА-ПАРТНЕР
УКРАЇНА АГРАРНА

ОРГКОМІТЕТ

ЦЕНТР ВИСТАВКОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ
Тел./факс: 38 (048) 715 02 62, 38 (048) 786 05 91
e-mail: nm@expo-odessa.com
www.expo-odessa.com

Основан в 1998 году

Транспортная неделя в одном журнале

www.transport-journal.com

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ
transport-journal.com

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

Наименование компании: _____

_____

Сроки подписки: ***с*** « » ***2015 г.*** ***по*** « » ***201 г.***

Должность и Ф.И.О. руководителя: _____

_____

ИНН _____ Свидетельство плательщика НДС № _____

Тел.: _____ Факс: _____

Юридический адрес: _____

_____

Адрес доставки (почтовый, E-mail): _____

_____

Электронный адрес доставки (E-mail): _____

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: _____

_____

Вид деятельности: _____

WWW _____

ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ПАКЕТЫ ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

НАИМЕНОВАНИЕ	ПЕРИОД ПОДПИСКИ					
	2015 год		I полугодие 2016 года			01.XI.2015 — 30.VI.2016г.
	1 месяц	2 месяца	1 месяц	3 месяца	6 месяцев	8 МЕСЯЦЕВ
КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ — *1, 2, 3 недели месяца* — **электронная PDF-версия** — оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца*** — **печатная версия** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	362,20 грн	724,40 грн	400,00 грн	1200,00 грн	2280,00 грн	3004,40 грн
ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия) — *1, 2, 3 недели месяца* — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	252,00 грн	504,00 грн	279,00 грн	837,00 грн	1590,00 грн	2094,00 грн
ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ — Ежемесячно (*4-ая неделя месяца*) — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	165,00 грн	230,00 грн	182,00 грн	546,00 грн	1038,00 грн	1268,00 грн

_____ / _____ /

дата подпись фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»
Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221;** тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**
Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Боxан)**.** E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;
Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**
WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM